

### บทที่ 3

## มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน ตามกฎหมายของไทยเปรียบเทียบกับสหภาพยุโรปและต่างประเทศ

การขนส่งผู้โดยสารเป็นธุรกิจให้บริการที่มีความสำคัญ และมีความจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชน และถือว่าเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่รัฐจำเป็นต้องเข้ามา มีบทบาทและควบคุม จึงต้องมีการสร้างมาตรการทางกฎหมายเข้ามาควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง เพื่อควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางให้ได้มาตรฐานทั้งในด้านคุณสมบัติของผู้ให้บริการขนส่งและการปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิตทรัพย์สินของผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการ และเกิดความยุติธรรมอันเป็นประโยชน์แก่ทุกฝ่าย

### 3.1 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางของประเทศไทย

จากการศึกษาถึงปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง เมื่อพิจารณาแล้วเห็นได้ว่าการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางนั้น เป็นการประกอบธุรกิจการค้าบริการที่มีลักษณะเป็นการบริการสาธารณะที่รัฐต้องจัดการควบคุมดูแลเพื่อให้ผู้ใช้บริการในการที่จะเดินทางได้อย่างสะดวก อย่างเหมาะสมเพียงพอและปลอดภัย ดังจะกล่าวถึงมาตรการทางกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาต่อไป

#### 3.1.1 มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง

เมื่อการขนส่งมีความสำคัญต่อประโยชน์สาธารณะ ดังนั้นรัฐจึงต้องเข้ามาจัดการโดยอาศัยกฎหมายที่รัฐเป็นผู้ออกใช้บังคับ เพื่อให้การจัดการเกิดความชัดเจนแน่นอนในการเข้าสู่ฐานะผู้ให้บริการขนส่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีมาตรฐานแก่ผู้ใช้บริการ ในหัวข้อนี้จึงได้ศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์หลักในการควบคุมการประกอบการขนส่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง โดยใช้บังคับผ่านองค์กรฝ่ายบริหารหรือฝ่ายปกครองของรัฐ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการ วางระเบียบและการควบคุมดูแลให้การประกอบธุรกิจขนส่ง

เป็นไปในแนวทางที่รัฐเห็นว่าเหมาะสมสอดคล้องกับแนวนโยบายแห่งรัฐ และเพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของประชาชน

### 3.1.1.1 หลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตผู้ประกอบการธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน

ปัจจุบันประเทศไทยใช้ระบบใบอนุญาตในการจำกัดและคัดสรรผู้ประกอบการขนส่งเพื่อควบคุมการเข้าสู่กิจการประกอบการขนส่ง โดยกำหนดให้ผู้ที่จะประกอบการขนส่งประจำทางได้นั้น ต้องได้รับอนุญาตประกอบกิจการขนส่งประเภทประจำทางจากนายทะเบียนก่อน ซึ่งในปัจจุบันผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางในประเทศไทย มีอยู่สองประเภท คือ ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถตู้โดยสารประจำทางจากกรมการขนส่งทางบก และผู้ประกอบการร่วมที่ไม่ได้รับใบอนุญาตแต่ได้รับช่วงสัญญาจากผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตซึ่งหลักเกณฑ์และวิธีการในการขออนุญาตและการอนุญาตนั้น ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง<sup>1</sup> ดังนี้

#### 1) คุณสมบัติของผู้ประกอบการผู้ขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางไว้ว่า จะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ แต่ต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

##### (1) กรณีบุคคลธรรมดา ผู้ขอใบอนุญาตต้องมีสัญชาติไทย

(2) กรณีนิติบุคคล ผู้ขอใบอนุญาตต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย และมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรไทย แต่มีเงื่อนไขแตกต่างกันแต่ละประเภทของนิติบุคคล ดังนี้

ก. ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย

ข. ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วน ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย

ค. ในกรณีที่เป็นบริษัทจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทยและทุนของบริษัทจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทยหรือต้องเป็นของห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือบริษัทจำกัดหรือต้องเป็นของกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือองค์การของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐ

<sup>1</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 23.

<sup>2</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

หรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นๆ และบริษัทจำกัดต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือหุ้น

ง. ในกรณีที่บริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทยและทุนของบริษัทมหาชนจำกัดนั้น ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะต้องมีลักษณะตาม ก ข ค ง แล้วแต่กรณี อย่างไรก็ตาม กฎหมายได้ให้อำนาจแก่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ในการยกเว้นคุณสมบัติตามความจำเป็น หรือมีเหตุพิเศษเป็นการเฉพาะราย

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากผู้ประกอบการที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยแยกตามเส้นทาง การให้บริการขนส่งประจำทางที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ได้กำหนดไว้<sup>3</sup> พบว่า

(1) ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวดที่ 1 ที่เดินรถโดยสารประจำทาง ในเส้นทางภายในกรุงเทพมหานครและเส้นทางต่อเนื่อง คือ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ส่วนในเขตเทศบาล สุขาภิบาลเมือง และเส้นทาง ต่อเนื่องนั้นจะเป็นบริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด สหกรณ์

(2) ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวดที่ 2 ที่เดินรถโดยสารประจำทาง ในเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพมหานครไปยังปลายทางในส่วนภูมิภาค ซึ่งไม่จำเป็นต้องเป็นจังหวัดอาจจะเป็นตำบล อำเภอ หรือจุดใดจุดหนึ่งก็ได้ คือ บริษัท ขนส่ง จำกัด

(3) ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวดที่ 3 ที่เดินรถโดยสารประจำทาง ในเส้นทางระหว่างจังหวัดอื่นๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานครหรือคาบเกี่ยวระหว่างเขตจังหวัดในส่วนภูมิภาคคือ บริษัทขนส่งจำกัด บริษัทจำกัดห้างหุ้นส่วนจำกัด สหกรณ์

(4) ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง หมวดที่ 4 ที่เดินรถโดยสารประจำทาง ในเขตจังหวัดไปยังอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน หรือชุมชนต่างๆ คือ บริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด สหกรณ์ ซึ่งส่วนมากจะเป็นผู้ประกอบการในท้องถิ่น จะเห็นได้ว่า แม้กฎหมายจะกำหนดให้บุคคลธรรมดาสามารถยื่นขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางได้ก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติแล้วผู้ประกอบการจะเป็นนิติบุคคลในรูปของบริษัทจำกัดห้างหุ้นส่วนจำกัด สหกรณ์ หรือรัฐวิสาหกิจเท่านั้น เหตุที่ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตมักจะเป็นนิติบุคคลนั้นก็เพราะผู้ประกอบการที่

<sup>3</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 24.

เป็นนิติบุคคลมีฐานะมั่นคงเป็นที่น่าเชื่อถือและไว้วางใจได้ว่าจะสามารถให้บริการขนส่งที่ดีมีคุณภาพได้ตามที่ได้รับอนุญาตจากรัฐ

## 2) หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง

ผู้การประกอบการขนส่งโดยรถตู้โดยสารประจำทางนั้น จะกระทำได้อต่อเมื่อได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจากนายทะเบียน<sup>4</sup> ก่อน ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 27 ซึ่งต้องได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งประเภทประจำทาง โดยนายทะเบียนเป็นผู้มีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งกลางและการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางหรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด แล้วแต่กรณีโดยการขนส่งในกรุงเทพมหานคร และการขนส่งระหว่างจังหวัดนั้น กฎหมายกำหนดให้นายทะเบียนกลางเป็นผู้มีอำนาจออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ส่วนนายทะเบียนประจำจังหวัดจะมีอำนาจออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งในจังหวัดของตน<sup>5</sup> ทั้งนี้ ผู้ประกอบการจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตซึ่งใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางนั้น มีหลักเกณฑ์และเงื่อนไข<sup>6</sup> ดังนี้ จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง สิทธิในรถที่ใช้ประกอบการขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ลักษณะ ชนิด ขนาด และสีของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคัน จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก จำนวนผู้ประจำรถ เส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง สถานที่หยุดและสถานที่จอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ ซึ่งรถจะต้องหยุดในระหว่างเส้นทาง มาตรฐานบริการในการประกอบการขนส่ง เวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ เวลาทำงานประจำวันในการประกอบการขนส่ง สถานที่เก็บ ซ่อมและบำรุงรักษารถ การประกอบกิจการอื่นนอกจากการประกอบการขนส่งประจำทาง

จะเห็นได้ว่าเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในใบอนุญาตนั้น ส่วนใหญ่จะมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมกำกับดูแลมาตรฐานของการให้บริการมาตรฐานของรถที่ใช้ในการขนส่งบุคลากร ประจำรถ เส้นทางหรือท้องที่ในการให้บริการ และรวมทั้งอัตราค่าบริการเป็นต้น

<sup>4</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 23 วรรคแรก.

<sup>5</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 30.

<sup>6</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 31.

3.1.1.2 หลักเกณฑ์และมาตรการควบคุมการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน การให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชนต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งรวมถึงกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นทางด้านผู้ประกอบการขนส่ง มาตรฐานรถตู้โดยสารในด้านต่างๆ รวมถึงด้านพนักงานขับรถโดยสาร ซึ่งมีหลักเกณฑ์และมาตรการดังนี้

#### 1) ด้านผู้ประกอบการขนส่ง

(1) การควบคุมการประกอบการขนส่งมาตรการที่ใช้ในการควบคุมการประกอบการขนส่งนั้น ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้ ผู้ประกอบการขนส่งประจำทาง มีหน้าที่ต้องยื่นขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจากนายทะเบียน<sup>7</sup> ผู้ประกอบการขนส่งประจำทาง ที่ได้รับใบอนุญาตแล้วประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาต มีหน้าที่ต้องยื่นคำขอก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุ<sup>8</sup> ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่นายทะเบียนกำหนดในใบอนุญาต และมีหน้าที่จัดให้มีประกาศเงื่อนไขเกี่ยวกับ เส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่งอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่งสถานที่หยุดและจอดเพื่อขนถ่ายคน สัตว์ หรือสิ่งของที่ที่รถจะต้องหยุดในระหว่างเส้นทาง และเวลาและจำนวนเที่ยวของการเดินรถ ณ ที่ซึ่งอธิบดีกำหนด<sup>9</sup> และมีหน้าที่จัดให้มีสมุดประจำรถ ประวัติประจำรถ และต้องทำรายงานเกี่ยวกับการขนส่งและอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่ง<sup>10</sup> มีหน้าที่ต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือ เครื่องใช้ และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง<sup>11</sup> มีหน้าที่ต้องจัดให้มีที่พักผู้โดยสารตามระยะทาง โดยมีลักษณะ ขนาด จำนวน และจุดที่ตั้งของที่พักผู้โดยสาร<sup>12</sup> มีหน้าที่จัดเก็บค่าขนส่งหรือค่าบริการอย่างใดในการขนส่งตามอัตราที่คณะกรรมการกำหนด<sup>13</sup> มีหน้าที่ที่จะไม่ใช้หรือยินยอม และต้องคอยดูแลป้องกันมิให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติด เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่<sup>14</sup> มีหน้าที่ต้องแสดงใบอนุญาตประกอบการขนส่งหรือใบแทน

<sup>7</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 23.

<sup>8</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 28.

<sup>9</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 31.

<sup>10</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 35.

<sup>11</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 36.

<sup>12</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 37.

<sup>13</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 38.

<sup>14</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 40ทวิ.

ใบอนุญาตไว้ในที่เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานของผู้ได้รับอนุญาต<sup>15</sup> ผู้ที่ถูกลายทะเบียนสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง มีหน้าที่ต้องส่งคืนใบอนุญาตดังกล่าวต่อนายทะเบียน<sup>16</sup> ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย มีหน้าที่จะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแก่ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีและผู้เสียหายถึงแก่ความตาย<sup>17</sup> ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้เป็นเจ้าของรถมีหน้าที่ต้องซ่อมแซม ปรับปรุง เพื่อให้รถกลับมีสภาพมั่นคงแข็งแรงหรือจะต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์หรือส่วนควบให้ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง<sup>18</sup>

(2) การควบคุมการรับจัดการขนส่ง การรับจัดการขนส่ง หมวด 5 ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีหลักเกณฑ์ดังนี้ ผู้รับจัดการขนส่งมีหน้าที่ต้องยื่นขอรับใบอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง<sup>19</sup> ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่ง มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่นายทะเบียนกลางโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางกำหนดไว้ในใบอนุญาต<sup>20</sup> ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่ง มีหน้าที่ต้องวางหลักทรัพย์ต่อนายทะเบียนเพื่อเป็นประกันการปฏิบัติตามสัญญาจัดการขนส่ง<sup>21</sup> ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่ง มีหน้าที่เก็บค่าจัดการขนส่งหรือค่าบริการอย่างอื่นในการรับจัดการขนส่งตามอัตราที่คณะกรรมการกำหนด<sup>22</sup> ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่ง มีหน้าที่ต้องแสดงใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งหรือใบแทนใบอนุญาตไว้ในที่เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาต<sup>23</sup> และมีหน้าที่ขอใบแทนใบอนุญาตในกรณีที่ใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ<sup>24</sup> ผู้ที่ถูกลายทะเบียนสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่ง มีหน้าที่ส่งคืนใบอนุญาตดังกล่าวต่อนายทะเบียน<sup>25</sup>

<sup>15</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 42.

<sup>16</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 47.

<sup>17</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 56.

<sup>18</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 84.

<sup>19</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 65.

<sup>20</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 66.

<sup>21</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 67.

<sup>22</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 38, 70.

<sup>23</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 42, 70.

<sup>24</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 43, 70.

<sup>25</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 47, 70.

ในส่วนของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะสำหรับการขนส่งคนโดยสาร ห้ามมิให้รับบรรทุกศพหรือคนที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อ เว้นแต่กรณีที่กฎหมายกำหนด<sup>26</sup> ห้ามปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยไม่มีเหตุอันสมควร<sup>27</sup> ต้องหยุดรถและส่งคนโดยสารที่เครื่องหมายหยุดรถประจำทางหรือ ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้<sup>28</sup> ห้ามมิให้บรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด<sup>29</sup> ห้ามขับรถเที่ยวเร่หาคนขึ้นรถ<sup>30</sup> ห้ามสูบบุหรี่หรือสูบบุหรี่ในขณะขับรถหรือในขณะที่ทำหน้าที่เก็บค่าโดยสาร ห้ามกล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น<sup>31</sup> เมื่อจะเติมน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟในอุณหภูมียี่สิบเอ็ดองศาเซลเซียสหรือต่ำกว่านั้น ต้องหยุดเครื่องและต้องให้คนโดยสารลงจากรถทุกคนด้วย<sup>32</sup> ผู้ที่ฝ่าฝืนมีโทษปรับตามมาตรา 148 หรือมาตรา 152 แล้วแต่กรณี

จากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบกเป็นกฎหมายที่บังคับใช้กับผู้ขับรถใช้ถนนทุกประเภทเป็นการทั่วไป รวมถึงผู้ขับขี่รถตู้โดยสารประจำทางด้วย โดยมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารไว้โดยเฉพาะเพื่อควบคุมผู้ขับขี่ไม่ให้ก่อให้เกิดอันตรายจากการใช้รถขนส่งคนโดยสาร ทั้งนี้ผู้ฝ่าฝืนมีโทษปรับตามกฎหมาย แต่โทษที่กำหนดไว้ก็เป็นเพียงโทษสถานเบา คือโทษปรับสูงสุดไม่เกินห้าร้อยบาทและหนึ่งพันบาทเท่านั้น ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่สัมฤทธิ์ผลเท่าที่ควร

## 2) ด้านมาตรฐานรถตู้โดยสาร

### (1) มาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถยนต์

การกำหนดมาตรการทางกฎหมายในการที่ให้มีอำนาจในการควบคุมดูแล ตรวจสอบตรา เพื่อให้แน่ใจว่ายานพาหนะที่จะนำมาใช้ในการขนส่งหรือให้บริการนั้นอยู่ในสภาพที่เหมาะสมและสมควรแก่การนำมาใช้เป็นยานพาหนะในการสัญจรบนถนน อีกทั้งเพื่อให้เป็นการแน่ใจว่ารถยนต์จะไม่ประสบอุบัติเหตุหรือเสียหายในขณะที่กำลังใช้งานอยู่ซึ่งอาจจะเป็นต้นเหตุของความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินได้ จึงได้มีการกำหนดมาตรการให้เจ้าของรถยนต์มีหน้าที่ ที่จะต้อง

<sup>26</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 85.

<sup>27</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 87.

<sup>28</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 88.

<sup>29</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 89.

<sup>30</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 90.

<sup>31</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 91.

<sup>32</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 92.

คู่มือรักษาซ่อมบำรุงรถยนต์ของตนให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการใช้เดินทาง รวมถึงได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจและออกใบรับรองความสมควรใช้เดินทาง หรือใบอนุญาตรวมทั้งการมีอำนาจไม่ต่อใบอนุญาตการใช้และสั่งห้ามใช้หากตรวจพบว่ายานพาหนะนั้นชำรุดบกพร่อง และสั่งให้มีการซ่อมแซมแก้ไขความชำรุดบกพร่องนั้นให้เรียบร้อยก่อน จึงจะอนุญาตให้นำมาใช้ในการให้บริการดังนั้นจึงมีกฎหมายที่เป็นการกำหนดเงื่อนไขควบคุมความปลอดภัยของยานพาหนะหรือรถยนต์

ก. มาตรฐานด้านโครงสร้างของตัวรถตู้โดยสารประจำทาง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ในการออกใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งประจำทางนั้น ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการกำหนดเงื่อนไขไว้ในใบอนุญาตเกี่ยวกับจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบธุรกิจขนส่งและ ลักษณะ ชนิดและขนาดของรถและเครื่องหมายของผู้ประกอบธุรกิจขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำรถทุกคันและ จำนวนที่นั่ง เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุกและจำนวนผู้ประจำรถ ท้องที่ที่ทำการขนส่ง และมาตรฐานบริการในการประกอบธุรกิจขนส่ง<sup>33</sup> นอกจากนี้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังได้กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง<sup>34</sup> ส่วนของตัวรถที่ใช้ในการขนส่งนั้น ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังกำหนดด้วยว่ารถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคง แข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวงกับได้มีการตรวจสภาพและจดทะเบียนตามมาตรา 73 และเสียภาษีประจำปีตามมาตรา 85 แล้ว<sup>35</sup>

นอกจากการกำหนดมาตรฐานตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งในปัจจุบันได้มีกฎกระทรวง ฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) โดยมีการออกข้อบังคับกำหนดโครงสร้างรถโดยสาร รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน 2 จะต้องมียุโรปและส่วนควบดังต่อไปนี้

กัสดี้ ตามแบบโครงสร้าง ตามแบบที่อธิบดีให้ความเห็นชอบ จะต้องประกอบด้วย<sup>36</sup> โครงกัสดี้ ทำด้วยโลหะแข็งแรงตลอดความยาวของตัวถังรถ เมื่อต่อตัวถังแล้วสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ ระบบบังคับเลี้ยว ที่ทำงานได้คล่องตัว พวงมาลัยต้องอยู่ในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถบังคับรถได้สะดวกและปลอดภัย กลไกบังคับต้องไม่สัมผัสกับ

<sup>33</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 32.

<sup>34</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 36.

<sup>35</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 71.

<sup>36</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522,

ส่วนอื่นใดของรถอัตราส่วนระหว่างมุมหมุนของพวงมาลัยกับมุมเลี้ยวของล้อทั้งซ้ายและขวาต้องใกล้เคียงกัน แรงที่ใช้หมุนพวงมาลัยและระยะท้ายปิดของรถตามที่อธิบดีประกาศกำหนดกรณีรถที่มีความยาวมากกว่า 12 เมตร ต้องมีระบบบังคับเลี้ยวที่เพลาล้อท้ายด้วย กงล้อทำด้วยโลหะ และยางเป็นชนิดกลวงสูบลม ที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย เพลาล้อที่มีขนาดสามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย ถึงเชื้อเพลิง ที่ใช้กับเครื่องกำเนิดพลังงานซึ่งสภาพไม่รั่วซึมมีฝาปิดอย่างดี และมีขนาดพอสมควร ติดตั้งไว้ในที่ปลอดภัย ซึ่งป้องกันการเกิดเพลิงไหม้ รวมทั้งท่อส่งเชื้อเพลิงต้องมีสภาพดี ไม่รั่วซึมหรือเกิดอันตรายได้ง่าย

ในกรณีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดลักษณะของรถที่จะนำมาใช้ในการบริการโดยห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ ดังนั้นผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนควบให้ครบถ้วน<sup>37</sup> โดยได้วางหลักการทำนองเดียวกับพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ข้างต้น

ข. ตัวถังรถโดยสาร<sup>38</sup> กำหนดให้ตัวถังยึดติดกับโครงสร้างอย่างมั่นคงแข็งแรง สามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ทุกสภาพการใช้งานของรถ รูปร่างภายนอกต้องไม่มีส่วนที่ยื่นที่แหลมหรือคมอันอาจก่อให้เกิดอันตราย แบบตัวถังของรถประกอบด้วย พื้นรถ ที่มั่นคงแข็งแรง ที่นั่งผู้ขับรถ ซึ่งแยกต่างหากจากที่นั่งผู้โดยสาร สามารถปรับเลื่อนได้ตามความเหมาะสมตรงกับพื้นรถอยู่ในตำแหน่งที่สามารถบังคับรถได้ดีและมองเห็นสภาพการจราจรด้านหน้าด้านข้าง และด้านหลังได้อย่างชัดเจน เมื่อใช้กระจกเงาหรืออุปกรณ์สำหรับมองภาพ ที่นั่งผู้โดยสาร ตรึงแน่นกับพื้นรถ แบบการจัดวางและการยึดที่นั่งผู้โดยสารของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารแต่ละมาตรฐานให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด เข็มขัดนิรภัย ตามประเภทของรถและตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด

จากกรณีนี้ได้ทำการศึกษาเฉพาะในเรื่องแบบของโครงสร้างคัสชีและตัวถังรถโดยสาร จะศึกษาเฉพาะรถที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 2 (จ) ซึ่งเป็นรถตู้โดยสารประจำทางที่ใช้ในการขนส่งคนโดยสาร

<sup>37</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 6.

<sup>38</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 60 (พ.ศ. 2552) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, ข้อ 2.

### 3) ด้านพนักงานขับรถโดยสาร

#### (1) ด้านความสามารถของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้าง

การกำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับมาตรฐานความสามารถของบุคลากรประจำยานพาหนะนั้นถือว่ามีความสำคัญมาก เพราะเจตนารมณ์ของการใช้บริการคือ ความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทาง ซึ่งผู้ประจำรถหรือผู้ขับนั้นต้องเป็นผู้ที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบต่อคนโดยสารหรือทรัพย์สินของผู้โดยสารรวมทั้งประชาชนทั่วไปโดยเฉพาะผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้นบุคคลใดจะเข้าทำงานประจำรถหรือเป็นพนักงานขับรถจึงจะต้องมีความจำเป็นที่ต้องมีความรู้ความสามารถ ความชำนาญและการประสานงานในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ได้ แม้กระทั่งความชำนาญเส้นทาง ทั้งนี้ก็เพื่อให้การบริการนั้นมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยทั้งชีวิต ทรัพย์สินดังนั้นการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติที่เหมาะสมในการเป็นผู้ประจำรถหรือพนักงานขับรถการกำหนดมาตรฐานความรู้ความสามารถ มาตรฐานพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การให้ใบรับรองความสามารถจึงเป็นสิ่งสำคัญ และเจ้าหน้าที่ของรัฐต้องทำการตรวจตราใบสำคัญรับรองคุณสมบัติของผู้ประจำรถหรือพนักงานขับรถด้วย อีกทั้งต้องมีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการทดสอบเพื่อออกใบอนุญาตและทำหน้าที่ควบคุมและติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ที่ได้รับใบรับรองให้ต้องปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ขอบเขตของกฎ ระเบียบของกฎหมาย รวมทั้งการกำหนดบทลงโทษหากมีการฝ่าฝืน ทั้งนี้บุคคลที่ทำหน้าที่ในรถโดยสารทั้งประจำทางนั้นต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งในมาตรา 92 ได้กำหนดให้มีผู้ประจำรถไว้ว่า "ได้แก่"<sup>39</sup> ผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ และผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในส่วนผู้ประจำรถ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 93 กำหนดว่าผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถนั้นต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนก่อน ซึ่งการอนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดในกฎกระทรวง ดังนั้นก่อนที่บุคคลใดจะเป็นคนขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ หรือผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และจะต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนขนส่งทางบกก่อน โดยใบอนุญาตที่ว่าต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแบ่งได้เป็น 4 ประเภท คือ<sup>40</sup> ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร ใบอนุญาตเป็นนายตรวจ และใบอนุญาตเป็นผู้บริการ

ดังนั้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ขอใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถในประเภทการขนส่งประจำทางต้องมีคุณสมบัติ

<sup>39</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 92.

<sup>40</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 94.

และลักษณะดังต่อไปนี้<sup>41</sup> มีสัญชาติไทย มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยความเหมาะสม ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ ไม่เป็นผู้ติดสุรา ยาเมหาหรือยาเสพติดให้โทษ ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถประเภทหรือชนิดเดียวกับที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้วนับแต่วันที่มีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มีใช้เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำผิดหรือความผิดหุโทษหรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันธพาล เว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี

นอกจากนี้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังได้กำหนดให้ในขณะปฏิบัติหน้าที่นั้น ผู้ประจำรถจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้<sup>42</sup> แต่งกายสะอาดเรียบร้อย ไม่แสดงกิริยาหรือใช้ถ้อยคำเป็นการเสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว รังแก รบกวน หรือหยาบหยามผู้หนึ่งผู้ใด หรือแสดงกิริยา วาจาหรือส่งเสียงด้วยประการหนึ่งประการใดในลักษณะไม่สมควรหรือไม่สุภาพ ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น หรือ ไม่เสพยาเสพติดให้โทษหรือ ไม่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง และโดยเฉพาะผู้ขับรถนั้นจะต้องไม่ขับรถในเวลาที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ และต้องไม่รับบรรทุกคนที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่น่ารังเกียจ หรือไม่รับบรรทุกศพ สัตว์ หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายโดยฝ่าฝืนข้อห้ามตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนด<sup>43</sup>

สำหรับด้านคุณสมบัติของผู้ขับรถผู้โดยสารประจำทางซึ่งเป็นปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยบนท้องถนน บทบัญญัติของกฎหมายได้กำหนดคุณสมบัติทั่วไปของผู้ขับขี่ คุณสมบัติของพนักงานขับรถผู้โดยสารจะต้องมีใบขับขี่ชนิดที่หนึ่ง ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักบรรทุกและน้ำหนักบรรทุก รวมกันไม่เกินกว่า 3,500 กิโลกรัม ที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับขนส่งผู้โดยสารไม่เกินยี่สิบคน<sup>44</sup> และต้องมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ความรู้ในการขับรถ ความรู้เกี่ยวกับ

<sup>41</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 96.

<sup>42</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 102.

<sup>43</sup> ทศนิยม สิริวิบูล. (2547). *กฎข้อบังคับในการจัดระเบียบการขนส่ง*. หน้า 65-66.

<sup>44</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 95.

ข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งและมารยาทในการขับรถตลอดจนความรู้ที่จำเป็นอย่างอื่นตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดตามความเหมาะสมของลักษณะการขนส่ง และได้ผ่านการทดสอบความรู้และความสามารถในการขับรถจากกรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง ผ่านการทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายในด้านประสาทมือ ปฏิกริยาสายตาทางลึก สายตาทางกว้างและสายตาบอดสี จากกรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง<sup>45</sup> อายุขั้นต่ำสำหรับผู้ขออนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่หนึ่งในประเภทขนส่งประจำทางจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบสองปี<sup>46</sup>

(2) มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง

การคุ้มครองการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง ไม่ได้มีกฎหมายที่จะให้ความคุ้มครองโดยเฉพาะ ฉะนั้นจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ซึ่งกล่าวถึงสภาพการทำงาน ชั่วโมงการทำงาน และระยะเวลาในการพักผ่อนของแรงงานด้านขนส่ง โดยรถยนต์เป็นงานที่มีลักษณะของการทำงานที่แตกต่างจากงานประเภทอื่นๆ ซึ่งกฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ซึ่งออกตามในมาตรา 6 และมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเพื่อให้ความคุ้มครองไว้โดยมีหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ ดังนี้ นายจ้างต้องกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกวันหนึ่งไม่เกินแปดชั่วโมง ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะทำงานล่วงเวลา เว้นแต่ได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้าง ในกรณีที่ได้รับความยินยอมจากลูกจ้าง นายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาได้วันหนึ่งไม่เกินสองชั่วโมง เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากสาเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุ หรือปัญหาการจราจร ซึ่งเท่ากับว่ากฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) นี้ อนุญาตให้แรงงานขับรถยนต์สามารถทำงานได้รวมเวลายี่สิบสอง ชั่วโมงต่อหนึ่งวันเท่านั้น

นอกจากหลักเกณฑ์การคุ้มครองชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 แล้วหลักเกณฑ์ดังกล่าวยังได้กำหนดกรอบเวลาไว้กว้างๆ โดยกำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมงนั้น ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้นผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน<sup>47</sup>

<sup>45</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 44 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, ข้อ 2.

<sup>46</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 52 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, ข้อ 2.

<sup>47</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 95.

จากการศึกษาถึงการทำงานลักษณะการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง พบว่าการตรวจสอบชั่วโมงการเดินทางของรถโดยสารประจำทางในแต่ละวันของการเดินทาง คนขับรถโดยสารนั้นจะมีการทำรอบเพื่อเพิ่มรายได้ โดยวิ่งตั้งแต่ช่วงเวลาเช้าจนถึงช่วงเวลาดึก จึงทำให้ชั่วโมงการทำงานในแต่ละวันของการเดินทาง เป็นเวลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและส่งผลกระทบต่อชั่วโมงการพักผ่อนต่อเนื่องของพนักงาน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการขับโดยสารด้วย โดยยังไม่มีมาตรฐานทางกฎหมายเข้าควบคุมแต่ประการใด โดยมาตรการป้องกันกรณีรถโดยสาร เกิดอุบัติเหตุในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 มิได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ แต่จะพบในกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้แรงงานขับรถ อาทิ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

3.1.2 หน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจให้บริการขนส่ง และหน่วยงานที่รับผิดชอบในการประกอบธุรกิจรถโดยสารประจำทางเอกชน

หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทาง มีความสำคัญต่อสภาพสังคม เศรษฐกิจของประเทศนั้นๆ หน่วยงานที่รับผิดชอบในการประกอบธุรกิจรถโดยสารประจำทาง จำเป็นต้องเข้ามาควบคุมดูแลให้การประกอบธุรกิจดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ และประชาชนโดยรวม

#### 3.1.2.1 หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทาง

1) หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสาร<sup>48</sup> กล่าวคือการขนส่งผู้โดยสาร ทำหน้าที่ผลิตบริการเพื่อบำบัดความต้องการของมนุษย์ ในการเดินทางจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่ขึ้น กล่าวคือการขนส่งผู้โดยสารไม่ได้ทำให้ผู้โดยสารที่ขนย้ายเกิดคุณค่า หรืออรรถประโยชน์ด้านรูปธรรมเพิ่มขึ้นเลย มีแต่ทำให้ผู้โดยสารที่ถูกขนย้ายมีสภาพทางรูปธรรมแย่ลงกว่าเดิมหรือเท่าเดิม แต่การขนส่งผู้โดยสารจะทำหน้าที่ในการเคลื่อนย้ายบุคคลให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่โดยทำให้ผู้ใช้บริการได้รับประโยชน์เพิ่มจากสถานที่เคลื่อนย้ายไปและไปถึงที่หมาย ตามเวลาที่เป็นประโยชน์ตามต้องการ จึงเห็นได้ว่าการขนส่งผู้โดยสารทำหน้าที่เสมือนสะพานเชื่อมการเดินทางของบุคคลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งตามความประสงค์ของผู้เดินทางเพื่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านเวลาสถานที่และความปลอดภัย

<sup>48</sup> บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. เล่มเดิม. หน้า 6.

2) หน้าที่ของการขนส่งผู้โดยสารที่มีต่อเศรษฐกิจของประเทศ<sup>49</sup> กล่าวคือการประกอบธุรกิจรถผู้โดยสารประจำทางมีความสำคัญทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารเป็นสาธารณูปโภค (Infrastructure) ที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ ซึ่งรถผู้โดยสารประจำทางในปัจจุบันมีเป็นจำนวนมาก ซึ่งให้ความสะดวกและรวดเร็วแก่ผู้ใช้บริการในการเดินทางและเป็นการขนส่งที่ช่วยลดค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันแล้วจึงอาจกล่าวได้ว่าความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารที่มีต่อเศรษฐกิจของประเทศได้ดังต่อไปนี้

(1) ทำให้เกิดการกระจายรายได้และลดปัญหาการว่างงานเพราะการประกอบธุรกิจรถโดยสารประจำทางถือเป็นการสร้างงานให้กับผู้ประกอบการอาชีพพนักงานขับรถ และเนื่องจากการขนส่งคนโดยสารทำการเคลื่อนย้ายแรงงานจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่แห่งหนึ่งที่ต้องการแรงงานเป็นจำนวนมาก

(2) ทำการติดต่อค้าขายกันได้สะดวกทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ การขนส่งคนโดยสารจะรับขนส่งคนจากทั่วทุกมุมโลกที่เข้ามา ทำให้เกิดการค้าขายกันขึ้นเป็นผลให้เศรษฐกิจของประเทศดีขึ้น

(3) การขนส่งคนโดยสารทำรายได้ให้กับประเทศอย่างมหาศาล เนื่องจากมีผู้ที่นิยมเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น การขนส่งคนโดยสารจะขนส่งนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่ต้องการ ซึ่งการท่องเที่ยวทำให้เกิดรายได้ในด้านอื่นๆ ตามมาด้วย (Multiplier Effect) เช่น รายได้จากอาหารเครื่องดื่ม รายได้จากกรจำหน่ายสินค้าจากการนำเที่ยว เป็นต้น

(4) การขนส่งคนโดยสารทำให้เกิดการร่วมมือทางเศรษฐกิจและการลงทุน โดยการขนส่งผู้โดยสารช่วยให้มีการลงทุนทั้งทางตรงและทางอ้อม การลงทุนทางตรงนั้นการขนส่งคนโดยสารเป็นธุรกิจหนึ่งที่ต้องลงทุน ในขณะที่เดียวกันก็อาจขนย้ายนักธุรกิจต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศอันเป็นการลงทุนทางอ้อม นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความร่วมมือในการลงทุนร่วมกันระหว่างการขนส่งคนโดยสารภายในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งเป็นการร่วมมือในทางเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย

3) หน้าที่ของการขนส่งคนโดยสารที่มีต่อสังคม กล่าวคือการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและความเจริญของสังคมนั้น นับได้ว่าเป็นผลมาจากการขนส่ง และการขนส่งคนโดยสารมีความสำคัญต่อสังคมซึ่งพิจารณาได้ คือ

<sup>49</sup> นันทน์ภัสต์ ตั้งมันยุติธรรม. (2549). ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน. หน้า 27-28.

(1) การขนส่งคนโดยสารทำให้การติดต่อสะดวกรวดเร็ว ประชาชนสามารถตั้งถิ่นฐานกระจายไกลออกไปก่อให้เกิดชุมชนใหม่ๆ ขึ้นตามชนเมืองมากขึ้น ไม่จำเป็นต้องมาแออัดกันอยู่ในใจกลางเมือง ลักษณะของการเปลี่ยนแปลงนี้ทำให้อาณาบริเวณของเมืองขยายออกไปมากขึ้น

(2) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้การติดต่อระหว่างชุมชนเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว ไม่ว่าจะเป็นระหว่างชุมชนกับชุมชน ระหว่างชนบทกับเมือง หรือระหว่างเมืองกับเมือง หรือภายในเมืองเดียวกันทำให้อัตราการแบ่งแยกทางสังคมหรือลดความรู้สึกของประชาชนในลักษณะที่ถูกแบ่งแยก

(3) การขนส่งคนโดยสารทำให้สามารถกระจายสถานศึกษาไปยังท้องถิ่นต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม เช่น ในสมัยก่อนมหาวิทยาลัยจะมีอยู่ในกรุงเทพฯ เท่านั้น แต่ในปัจจุบันนี้เนื่องจากการขนส่งสะดวก มหาวิทยาลัยก็ได้รับการขยายตัวไปตามภูมิภาคต่างๆ เพื่อให้ประชาชนได้เข้าถึงการศึกษา อันเป็นการสร้างความเจริญให้แก่ภาคต่างๆ ของประเทศ การขนส่งช่วยให้การเดินทางของประชาชนหรือนักศึกษาสามารถเดินทางไปแสวงหาความรู้ตามสถาบันการศึกษาได้ ดังนั้นมาตรฐานการศึกษาของประชาชนโดยทั่วไปจะได้รับการปรับปรุงให้สูงขึ้น<sup>50</sup>

(4) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้มาตรฐานการครองชีพดีขึ้น เนื่องจากการขนส่งคนโดยสาร สามารถขนย้ายแรงงานจากที่หนึ่งไปทำงานอีกที่หนึ่งภายในท้องถิ่นหรือต่างท้องถิ่นได้ ทำให้ประชาชนมีงานทำมากขึ้น มีรายได้เพิ่มขึ้นและมีมาตรฐานการครองชีพดีขึ้นด้วย

(5) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมซึ่งกันและกัน เนื่องจากการขนส่งคนโดยสารทำให้เกิดการเดินทางไปมาสะดวกรวดเร็ว จึงมีการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมซึ่งกันและกันระหว่างท้องถิ่นขึ้น เช่น มีการนำนาฏศิลป์ไทยไปเผยแพร่ยังประเทศต่างๆ เป็นต้น<sup>51</sup>

(6) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้การปกครองเป็นไปด้วยดี เนื่องจากการขนส่งคนโดยสารสามารถทำให้การติดต่อระหว่างชุมชนเป็นไปได้อย่างสะดวกรวดเร็ว เป็นเหตุให้นโยบายต่างๆ ของรัฐสามารถเข้าถึงชุมชนต่างๆ ได้อย่างรวดเร็วทำให้เกิดการเข้าใจในการปกครอง

(7) การขนส่งคนโดยสารช่วยให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศดีขึ้น เนื่องจากการขนส่งคนโดยสารสามารถขนส่งผู้นำทางการเมืองหรือการทหารไปเจริญความสัมพันธ์กับต่างประเทศได้อย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอย่างแน่นแฟ้น ดังกรณีที่มีการขนส่งทางบกได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเจรจาและดำเนินการด้านการขนส่งทาง

<sup>50</sup> ประชด ไกลเนตร. (2532). *การจัดการขนส่งสินค้า*. หน้า 20-21.

<sup>51</sup> บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. เล่มเดิม. หน้า 9.

ถนนระหว่างประเทศทั้งในกรอบทวิภาคีและพหุภาคีทำให้เกิดการเปิดเสรีของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าไทย-ลาว ทำให้มีการเปิดการเดินทางโดยสารประจำทางระหว่างประเทศ และอำนวยความสะดวกในการสัญจรของบุคคลและยานพาหนะ ไทย-ลาว ทำให้รถยนต์ส่วนบุคคลของประเทศสามารถเข้าออกระหว่างประเทศโดยขอรับหนังสืออนุญาตขับรถระหว่างประเทศได้ที่ กรมการขนส่งทางบก หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ<sup>52</sup>

3.1.2.2 หน่วยงานที่รับผิดชอบและหน้าที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน

เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทางทางนั้นมีความสำคัญและจำเป็นต่อการดำเนินชีวิต โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อความปลอดภัยของประชาชน และต่อการพัฒนาประเทศ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จึงได้กำหนดกรอบอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการวางนโยบายกำกับดูแล และบังคับใช้กฎหมายในกิจการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง ดังนี้

1) หน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการวางแผนนโยบาย กำกับดูแล การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถตู้โดยสารประจำทาง

(1) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ โดยทำหน้าที่ในการกำกับโดยทั่วไปในกิจการขนส่งทางบก และมีอำนาจในการแต่งตั้งผู้ตรวจการ และพนักงานตรวจสภาพพร้อมทั้งการออกกฎระเบียบ กำหนดค่าธรรมเนียมภายใต้กรอบกฎหมายนี้<sup>53</sup>

(2) คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกซึ่งประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธาน ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงการคลังเลขาธิการ คณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนมหาดไทย อธิบดีกรมทางหลวง และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่นไม่เกิน 5 คน<sup>54</sup> โดย คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกนี้มีอำนาจหน้าที่เป็นองค์กรกำหนดนโยบาย (Policy Maker) เช่น มีอำนาจในการกำหนดนโยบายการขนส่งทางบกระยะสั้นและระยะยาว การกำหนดนโยบายพัฒนาและดำเนินการสถานีขนส่ง และการกำหนดมาตรการและพัฒนาการ

<sup>52</sup> นันทน์ภัสต์ ตั้งมั่นยุติธรรม. เล่มเดิม. หน้า 29.

<sup>53</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 27.

<sup>54</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 8.

ขนส่งทางบกเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี การกำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยและความสะดวกในการขนส่งทางบก การกำหนดการห้ามรับจดทะเบียนรถเป็นครั้งคราวตามความจำเป็นโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีเพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติรวมทั้งการประสานงานในด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ และให้คำปรึกษาต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับการขนส่งทางบก<sup>55</sup>

(3) กรมการขนส่งทางบกทำหน้าที่เป็นหน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมาย (Enforcement Unit) มีภารกิจเกี่ยวกับการจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแลตรวจสอบ ตรวจตรา ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผนให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทันท่วงทีและปลอดภัย มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางบก ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญา และความตกลงระหว่างประเทศตลอดจนปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวง หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย โดยมีอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายทำหน้าที่เป็นนายทะเบียนตามกฎหมาย<sup>56</sup>

(4) คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง<sup>57</sup> และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด<sup>58</sup> ซึ่งคณะกรรมการทั้งสองทำหน้าที่เป็นองค์กรกำหนดเงื่อนไข และกฎเกณฑ์ในการกำกับดูแลการขนส่งทางบกทางด้านเศรษฐกิจ (Economic Regulations) โดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ทำหน้าที่ในการกำหนดลักษณะของการส่งประจำทาง และการขนส่งไม่ประจำทาง การกำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่ง ในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัด และระหว่างประเทศ การกำหนดจำนวนผู้ประกอบการรับจัดการขนส่ง การกำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่งและค่าบริการในการดำเนินการของสถานีขนส่ง การกำหนดสถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้งสถานีขนส่ง การกำหนดระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง การกำหนดประเภท หรือชนิดของรถที่ต้องเข้าหยุดหรือจอดเพื่อการรับส่งผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่ง การกำหนดที่หยุด หรือจอดรถเพื่อรับส่ง

<sup>55</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 13.

<sup>56</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 6.

<sup>57</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 16.

<sup>58</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 17.

ผู้โดยสาร การกำหนดชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียนการวางมาตรการในการกำหนด อนุญาต และเพิกถอนการอนุญาต และการควบคุมกิจการขนส่งทางบก รวมทั้งปฏิบัติการอื่นตามที่ บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และตามมติคณะกรรมการ นโยบายการขนส่งทางบก ส่วนคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด มีอำนาจหน้าที่กำหนดเส้นทางจำนวน ผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทาง กำหนดอัตราค่าขนส่งและ ค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่งและปฏิบัติการอื่นตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และตามมติ คณะกรรมการ นโยบายการขนส่งทางบกและคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางภายใน เขตจังหวัดแต่การกำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่ง ประจำทาง กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการ

2) หน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ที่เกี่ยวข้องกับการ ขนส่งผู้โดยสารด้วยรถผู้โดยสารประจำทาง

กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานที่กฎหมายการขนส่งทางบกได้กำหนดให้อำนาจ ในการบังคับใช้กฎหมายโดยอธิบดีหรือนายทะเบียน<sup>59</sup> มีอำนาจควบคุมดูแลบรรดากิจการที่เกี่ยวกับ การขนส่งให้เป็นไปตามความในพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์ดังกล่าวให้อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจ<sup>60</sup> ดังนี้ เข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ในระหว่างเวลาทำงานปกติ เพื่อทราบข้อเท็จจริงและเพื่อตรวจสอบบัญชีและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง กับการประกอบการขนส่ง เรียกผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้จัดการและพนักงานของ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นนิติบุคคลมาให้ถ้อยคำหรือสั่งให้ยื่นคำชี้แจงแสดง ข้อเท็จจริงตามที่ต้องการ

3.1.3 มาตรการคุ้มครองผู้ใช้บริการรถผู้โดยสารประจำทางตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้บริโภค พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการ คุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งอาจได้รับความเดือดร้อนหรือความไม่เป็นธรรมจากการบริโภคสินค้าและ บริการต่างๆ ดังจะเห็นได้จากเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ว่ามีการตรากฎหมาย นี้ขึ้นมาเนื่องจากปัจจุบันนี้การเสนอสินค้าและบริการต่างๆ ต่อประชาชนนับวันจะมีเพิ่มมากขึ้น ทำให้ผู้บริโภคตกอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบ เพราะผู้บริโภคไม่อยู่ในฐานะที่จะทราบภาวะตลาด และ ความจริงที่เกี่ยวกับคุณภาพและราคาของสินค้า และบริการต่างๆ ได้อย่างถูกต้องทันทั่วทั้ง<sup>61</sup>

<sup>59</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 4.

<sup>60</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 49.

<sup>61</sup> สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ก. เล่มเดิม. หน้า 13.

### 3.1.3.1 สิทธิของผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการ

ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 ได้กำหนดสิทธิของผู้บริโภคไว้ในกฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค ในมาตรา 4 บัญญัติถึงสิทธิของผู้บริโภคให้มีสิทธิได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย ดังนี้คือ สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าและบริการ สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกสินค้าและบริการ สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าและบริการ สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา และสิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหายทั้งนี้ตามที่กฎหมายว่าด้วยกรณัั้นๆ หรือตามพระราชบัญญัตินี้

จะเห็นได้ว่าสิทธิตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นบทบัญญัติซึ่งยื่นยันถึงการรับรองสิทธิของผู้บริโภคตามรัฐธรรมนูญตามที่กล่าวมาแล้วเช่นนี้เมื่อผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางได้เข้ารับบริการรถตู้โดยสารแล้ว จึงทำให้เป็นผู้บริโภคตามกฎหมายซึ่งสามารถมีสิทธิตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 นี้ โดยเฉพาะสิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการและสิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหาย ได้แก่ สิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองและชดเชยค่าเสียหายเมื่อมีการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคต่างๆ หากเกิดกรณีที่เข้ารับบริการก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้บริโภค ผู้บริโภคจะต้องมีหนทางเยียวยาความเสียหายนั้นเสมอ ในกรณีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มาตรา 39 กำหนดให้คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคมีอำนาจดำเนินคดีเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค ในกรณีคณะกรรมการเห็นว่าการดำเนินคดีนั้นจะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนส่วนรวม กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคเป็นกฎหมายที่ให้สิทธิแก่ผู้บริโภคในการร้องเรียนต่อคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคหรือฟ้องคดีต่อศาล เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายแก่ผู้ให้บริการในลักษณะที่ไม่ปลอดภัยเป็นอันตรายแก่ผู้บริโภคนั้น โดยแนวทางในการบัญญัติกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคเกิดขึ้นมา เพื่อให้เป็นมาตรการในการคุ้มครองประชาชน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้บริโภคมิให้ถูกเอารัดเอาเปรียบจากผู้ให้บริการนั่นเอง<sup>62</sup>

### 3.1.3.2 การคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติกำหนดอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคไว้ในมาตรา 20 ดังนี้<sup>63</sup> รับเรื่องราวร้องทุกข์จากผู้บริโภคที่ได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายอันเนื่องมาจากการกระทำของผู้ประกอบธุรกิจเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ ติดตามและสอดส่องพฤติกรรมของผู้ประกอบธุรกิจซึ่งกระทำการใดๆ อันมีลักษณะเป็นการละเมิดสิทธิของผู้บริโภคและจัดให้มีการทดสอบหรือพิสูจน์สินค้าหรือบริการใดๆ ตามที่

<sup>62</sup> สุขุม ศุภนิธย์ ก เล่มเดิม. หน้า 10-13, 160-165.

<sup>63</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522, มาตรา 20.

เห็นสมควรและจำเป็นเพื่อผู้บริโภค และวิจัยปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภค สนับสนุนหรือทำการศึกษาและวิจัยปัญหาเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภคร่วมกับสถาบันการศึกษา และหน่วยงานอื่น ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการศึกษาแก่ผู้บริโภคในทุกระดับการศึกษาเกี่ยวกับ ความปลอดภัยและอันตรายที่อาจได้รับจากสินค้าหรือบริการ ดำเนินการเผยแพร่วิชาการ และให้ความรู้และการศึกษาแก่ผู้บริโภคเพื่อสร้างนิสัยในการบริโภคที่เป็นการส่งเสริมพละนามัย ประหยัด และใช้ทรัพยากรของชาติให้เป็นประโยชน์มากที่สุด ประสานงานกับส่วนราชการหรือ หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุม ส่งเสริม หรือกำหนดมาตรฐานของสินค้า หรือบริการ ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการหรือคณะกรรมการเฉพาะเรื่องมอบหมาย

### 3.1.4 มาตรการเยียวยาผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางเอกชน

มาตรการทางกฎหมายในการเยียวยาความเสียหาย แก่ผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ซึ่งผู้เสียหายจะรับการคุ้มครองและเยียวยาจากกฎหมายดังต่อไปนี้

#### 3.1.4.1 มาตรการเยียวยาความเสียหายตามหลักละเมิด

การกระทำของบุคคลหนึ่งเป็นการละเมิดสิทธิของบุคคลอื่น อาจจะทำให้เกิดความเสียหายต่อสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นชีวิต ร่างกาย อนามัย ทรัพย์สิน ผู้ที่ถูกละเมิดมีหน้าที่ จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ความเสียหายซึ่งในกรณีนี้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารประจำ ทางผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้บริโภครู้สึกว่าได้รับความเสียหายไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต หรือ ร่างกาย ของผู้ใช้บริการ ดังนั้นจึงจะต้องมีการเยียวยาความเสียหายให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิม เสมือนความเสียหายมิได้เกิดขึ้น โดยการกำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหายนั้นให้เป็นที่ไปตามมาตรา 438 ที่ว่า “ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานในเพียงใดนั้นให้ ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด ซึ่งค่าสินไหมทดแทนนั้นได้แก่ การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหาย อันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใดๆ อันได้เกิดขึ้นนั้นด้วย”

ตามมาตรานี้เป็นหลักทั่วไปในการกำหนดค่าสินไหมทดแทน โดยหลักให้ผู้เสียหาย กลับคืนสู่ฐานะเดิม บทบัญญัติในมาตรา 438 เป็นบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทาง ให้ศาลใช้ดุลพินิจในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนไว้ในวรรคหนึ่งและกำหนดค่าสินไหมทดแทน คืออะไรบ้าง ซึ่งความเสียหายที่เกิดจากการให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางส่วนใหญ่เกิดจากรถตู้ โดยสารประจำทางประสบอุบัติเหตุซึ่งก่อความเสียหายแก่ร่างกายชีวิต และทรัพย์สินของ ผู้ใช้บริการ ดังนั้นเมื่อรถตู้โดยสารประสบอุบัติเหตุผู้ประกอบธุรกิจจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหาย นั้นๆ ตามกฎหมายละเมิดเมื่อผู้โดยสารได้รับความเสียหายแก่ร่างกาย อนามัย ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับ

ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายตามบทบัญญัติในมาตรา 444<sup>64</sup> มาตรา 445<sup>65</sup> และมาตรา 446<sup>66</sup> ซึ่งทั้งสามมาตราดังกล่าวแบ่งค่าสินไหมทดแทนได้ห้ากรณี ดังต่อไปนี้ คือค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป ค่าเสียความสามารถประกอบธุรกิจงานในปัจจุบัน ค่าเสียความสามารถประกอบธุรกิจงานในอนาคตได้ ค่าขาดแรงงานของบุคคลภายนอก ค่าเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน

หากกรณีเกิดความเสียหายต่อชีวิต ทายาทผู้เสียหายมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามบทบัญญัติมาตรา 443 และมาตรา 445 ดังนี้<sup>67</sup> คือ ค่าปลงศพ ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่น ค่ารักษาพยาบาลก่อนตาย ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ก่อนตาย ค่าขาดไร้อุปการะตามกฎหมาย ค่าขาดแรงงานของบุคคลภายนอก

### 3.1.4.2 มาตรการเยียวยาความเสียหายจากหลักประกันของผู้ประกอบการ

ความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่งไว้ในหมวด 4 ซึ่งในการศึกษานี้จะพิจารณาเฉพาะกรณีการขนส่งผู้โดยสารประจำทางเท่านั้น

ในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจขนส่งประจำทาง จะต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทย หรือสัญญาประกันและกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งทำกับบริษัทประกันภัย ในกรณีเป็นสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัยผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งต้องเป็นผู้เอาประกันภัย โดยให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหาย เนื่องจากการขนส่งของตนเป็นผู้รับประโยชน์สำหรับการชดเชยค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้น เพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลภายนอก และซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตน<sup>68</sup> เมื่อผู้ประกอบธุรกิจขนส่งได้ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลใด ซึ่งผู้ประกอบธุรกิจเป็นเจ้าของรถ ที่ก่อให้เกิดความเสียหายจะต้องชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีที่ถึงแก่ชีวิต<sup>69</sup> ในการพิจารณาว่าบุคคลใดมีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ผู้เสียหายซึ่งมิได้อยู่ในรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ได้รับความเสียหายจากรถคันนั้นหรือผู้เสียหายอยู่ในรถแต่ไม่รวมถึงคนงาน หรือผู้ประจำรถในระหว่างปฏิบัติหน้าที่

<sup>64</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 444.

<sup>65</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 445.

<sup>66</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 446.

<sup>67</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 443,445.

<sup>68</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 52.

<sup>69</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 56.

หรือผู้เสียหายซึ่งไม่ได้อยู่ในรถคันที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย<sup>70</sup> แต่ขั้นตอนการขอรับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นผู้เสียหาย หรือทายาทต้องยื่นคำขอต่อพนักงานสอบสวน โดยแสดงพยานหลักฐานว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากรถของผู้ประกอบธุรกิจ โดยให้พนักงานสอบสวนเป็นผู้พิจารณาและมีความเห็น ถ้าความเสียหายได้เกิดจากรถของผู้ประกอบธุรกิจให้มีหนังสือไปยังผู้ประกอบธุรกิจให้ชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นดังกล่าวและในการตั้งของพนักงานสอบสวนต้องพิจารณาภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ที่มีคำขอและส่วนของผู้ประกอบธุรกิจก็ต้องชำระภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่งจากพนักงานสอบสวน<sup>71</sup>

ถ้าผู้ประกอบธุรกิจไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามที่พนักงานสอบสวนสั่ง ให้นำทะเบียนกลางมีอำนาจนำหลักทรัพย์ของผู้ประกอบธุรกิจซึ่งได้วางไว้มาชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้นแทนได้<sup>72</sup>

### 3.1.4.3 มาตรการเยียวยาความเสียหายจากกองทุนผู้ประสบภัยทางท้องถนน

ผู้ให้บริการรถโดยสารประจำทางเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งบุคคลที่ได้รับความคุ้มครองเรียกว่า “ผู้ประสบภัย” โดยคำนิยามของ ผู้ประสบภัย หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยเนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งของที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถนั้น และหมายความรวมถึงทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่ความตายด้วย ซึ่งแยกพิจารณา

- 1) ผู้ประสบภัยซึ่งเป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ผู้ประสบภัยซึ่งได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย อันเป็นผลโดยตรงจากรถ หรือจากสิ่งของที่บรรทุก หรือติดตั้งในรถนั้น
- 2) ผู้ประสบภัยซึ่งไม่ได้เป็นผู้ได้รับอันตรายโดยตรง ได้แก่ ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยซึ่งถึงแก่กรรม ทายาทโดยธรรมในที่นี้ ไม่รวมถึงทายาทโดยพินัยกรรม การที่กฎหมายบัญญัติให้ถือว่าทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตายเป็นผู้ประสบภัยก็เพราะทายาทโดยธรรมเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในอันที่จะต้องจัดการศพและเป็นผู้ที่มีสิทธิได้รับมรดกของผู้ตาย<sup>73</sup>

สำหรับความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ได้ให้ความหมายของคำว่า “ความเสียหาย” หมายความว่า ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย อันเกิดจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ผู้ประกอบธุรกิจหรือเจ้าของรถจะต้องจัดให้มีการเอาประกัน โดยจำนวนเงินที่เอาประกัน

<sup>70</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 60.

<sup>71</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 57.

<sup>72</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 63.

<sup>73</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 1629.

จะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มาตรา 7 วรรคสอง<sup>74</sup> และ มาตรา 9<sup>75</sup> พระราชบัญญัติให้จำนวนเงินเอาประกันภัยที่ต้องจัดให้มีเพื่อให้ความคุ้มครองสำหรับผู้ประสบภัยต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยกฎกระทรวงกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยตามชนิด ประเภท และขนาดของรถ พ.ศ. 2552 ได้กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยไว้ดังนี้

1) เจ้าของรถซึ่งใช้รถหรือมีรถไว้เพื่อใช้ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยมีจำนวนเงินเอาประกันสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้งดังต่อไปนี้

(1) ห้าล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งไม่เกินเจ็ดคน หรือรถที่บรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่ไม่เกินเจ็ดคน

(2) สิบล้านบาท สำหรับรถที่มีที่นั่งเกินเจ็ดคน หรือรถที่บรรทุกผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขับขี่เกินเจ็ดคน

2) การประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อครั้ง ตาม 1) ให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อคน ดังต่อไปนี้

ก. ห้าหมื่นบาทต่อคน สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย นอกจากกรณีตาม (2)

ข. สองแสนบาทต่อคน สำหรับความเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย อย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ ตาบอด หูหนวก เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด เสียอวัยวะสืบพันธุ์ เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด จิตพิการอย่างถาวร

ค. สองแสนบาทต่อคนสำหรับความเสียหายต่อชีวิต

สำหรับค่าเสียหายเบื้องต้น ในความหมายตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้ให้ความหมาย คือ ค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณีความเสียหายต่อร่างกาย หมายความว่า ค่ายาและค่าเวชภัณฑ์ที่ใช้ในการบำบัดรักษา ค่าอวัยวะเทียมและอุปกรณ์ในการบำบัดรักษา รวมทั้งค่าซ่อมแซม ค่าบริการทางการแพทย์ ค่าตรวจ และค่าวิเคราะห์โรค ทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าจ้างพยาบาลพิเศษและค่าบริการอื่นทำนองเดียวกัน ค่าห้องและค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล ค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปสถานพยาบาล และในกรณีความเสียหายต่อชีวิต หมายความว่า ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการศพผู้ประสบภัย ทั้งนี้ตามรายการและจำนวนเงินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 20 วรรคสอง<sup>76</sup> ซึ่งตาม

<sup>74</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 7 วรรคสอง.

<sup>75</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 9.

<sup>76</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 4.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีข้อกำหนดให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย การกำหนดความเสียหายให้เป็นไปตามกฎกระทรวง (พ.ศ. 2552)

กำหนดจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นและการร้องขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น พ.ศ. 2552 เป็นความเสียหายที่จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเกี่ยวกับร่างกายและชีวิต ซึ่งจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นให้เป็นไปดังต่อไปนี้คือ จำนวนเงินเท่าที่จ่ายจริงแต่ไม่เกินหนึ่งหมื่นห้าพันบาท สำหรับความเสียหายต่อร่างกาย หรือจำนวนสามหมื่นห้าพันบาทสำหรับความเสียหายต่อชีวิต หรือจำนวนทั้งสองรวมกันสำหรับผู้ประสบภัยที่ถึงแก่ความตาย หลังจากมีการรักษาในโรงพยาบาล

ค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น<sup>77</sup> เป็นค่าเสียหายที่จ่ายให้สำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยจากรถซึ่งเป็นค่าเสียหายที่ได้รับจากพระราชบัญญัตินี้ โดยต้องรอพิสูจน์ความรับผิดชอบก่อน โดยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นรวมกับค่าเสียหายเบื้องต้นที่ผู้ประสบภัยได้รับต้องไม่เกินจำนวนที่กฎหมายกำหนดดังนี้

กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต ผู้ประสบภัยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง แต่ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน กล่าวคือ ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น สำหรับเป็นค่ารักษาพยาบาลตามความเป็นจริงไม่เกิน 15,000 บาท รวมกับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นอีกไม่เกิน 35,000 บาท

กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บแต่ไม่เสียชีวิต แต่ทุพพลภาพหรือเสียหายต่อร่างกายหรืออนามัย ดังนี้ ตาบอด หูหนวก เป็นใบ้หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์ เสียแขน ขา มือ นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด จิตพิการอย่างคิดตัว ทุพพลภาพอย่างถาวร จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้น สำหรับเป็นค่ารักษาพยาบาลตามความเป็นจริงไม่เกิน 35,000 บาท รวมกับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นแล้วไม่เกิน 200,000 บาท

กรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิตทันที ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายเบื้องต้น 35,000 บาท เป็นค่าปลงศพรวมกับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นตามความเป็นจริงแต่ไม่เกิน 200,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน

กรณีผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายหลังจากที่มีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินไม่เกิน 200,000 บาท ต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคน โดยแบ่งเป็นค่าเสียหายเบื้องต้น สำหรับเป็น

<sup>77</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2540) ออกตามความในตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535.

ค่ารักษาพยาบาลตามความเป็นจริงไม่เกิน 15,000 บาท และค่าปลงศพ 35,000 บาท รวมกับค่าสินไหมทดแทนส่วนที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้นอีกจำนวนหนึ่ง รวมกันแล้วไม่เกิน 200,000 บาท

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่และเป็นฝ่ายซึ่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย หรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ประสบภัยดังกล่าวจะได้รับการชดเชยเฉพาะค่าสินไหมทดแทนในวงเงินไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้น 15,000 บาท เท่านั้น จะไม่มีสิทธิได้รับค่าเสียหายส่วนที่เกินกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น

การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย แบ่งเป็น 2 กรณี ให้ยื่นคำร้องตามแบบที่นายทะเบียนกำหนดและต้องมีหลักฐานดังต่อไปนี้

(1) ความเสียหายต่อร่างกาย

ก. ใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

ข. สำเนาบัตรประจำตัว หรือสำเนาใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าว หรือสำเนาหนังสือเดินทางหรือหลักฐานอื่นใดที่ทางราชการเป็นผู้ออกให้ ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้มีชื่อในหลักฐานนั้นเป็นผู้ประสบภัย แล้วแต่กรณี

(2) กรณีความเสียหายต่อชีวิต

ก. สำเนามรณะบัตร

ข. สำเนาบันทกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน หรือหลักฐานอื่นที่แสดงว่าผู้ันถึงแก่ความตายเพราะการประสบภัยจากรถ

(3) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย หลังจากมีการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาล ให้มีหลักฐานตาม (1) และ (2)

หากผู้ประสบภัยไม่สามารถร้องขอได้ ให้โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ญาติหรือผู้มีส่วนได้เสียร้องขอแทนได้ การร้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัยต้องกระทำภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยในกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นหรือจ่ายไม่ครบ ให้ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยแจ้งต่อกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย<sup>78</sup> และกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะจ่ายค่าเสียหาย

<sup>78</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 21.

เบื้องต้นให้<sup>79</sup> โดยพิจารณาจากหลักฐานและข้อเท็จจริง ดังต่อไปนี้ ชื่อบริษัทประกันภัย และหมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย<sup>80</sup>

ก. จำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นที่ประสงค์ได้รับ

ข. วันที่ยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากบริษัทประกันภัย

ค. สำเนาบันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน<sup>81</sup>

ง. ใบเสร็จรับเงินหรือหลักฐานการแจ้งหนี้

จ. สำเนาบัตรประจำตัว ใบสำคัญประจำตัวคนต่างด้าวหรือหนังสือเดินทางหรือสำเนาในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ

ฉ. สำเนามรณะบัตร สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัตรประจำตัว ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตาย

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายให้ทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัยยื่นเอกสารตามข้อ ฉ ด้วย ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรมของผู้ประสบภัย ต้องขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่มีความเสียหาย

### 3.1.5 มาตรการลงโทษผู้ประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทาง

มาตรการทางกฎหมายที่ใช้ลงโทษผู้ประกอบธุรกิจรถตู้โดยสารประจำทางนั้น เพื่อควบคุมให้การประกอบธุรกิจให้บริการรถตู้โดยสารประจำทางของผู้ประกอบการมีความปลอดภัยและเป็นระเบียบ หากผู้ประกอบการรถตู้ไม่ใส่ใจในการให้บริการที่ส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการก็ควรที่จะถูกลงโทษ โดยมาตรการที่ใช้ลงโทษมีดังนี้

#### 3.1.5.1 มาตรการลงโทษทางแพ่งและพาณิชย์

เนื่องจากสัญญารับขนเป็นสัญญาทางแพ่งประเภทหนึ่ง ซึ่งความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งนั้นจะต้องรับผิดชอบ ในเหตุละเมิดที่เกิดจากการกระทำของตนเอง และการรับผิดชอบเพื่อละเมิดในเหตุที่เกิดจากการกระทำของผู้อื่น<sup>82</sup> เพราะเหตุว่าบริษัท ขนส่ง จำกัด องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ นิติบุคคลผู้ประกอบธุรกิจรถตู้โดยสาร และผู้ประกอบการรถร่วม ต่างมีพนักงานหรือลูกจ้างเป็นของตนเองและแยกเป็นอิสระจากกัน ซึ่งอาจไปกระทำละเมิด ทำให้บริษัท ขนส่ง จำกัด องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ นิติบุคคลผู้ประกอบธุรกิจรถตู้โดยสาร และผู้ประกอบการรถร่วม ยังมีความเกี่ยวพันกันตามสัญญากร่วมที่อาจทำให้ต้องร่วมรับผิดชอบในมูลละเมิดในฐานะตัวการและ

<sup>79</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 23 (5).

<sup>80</sup> กฎกระทรวงฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535.

<sup>81</sup> พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535, มาตรา 35.

<sup>82</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425, 427.

ตัวแทน โดยผู้ประกอบการและหรือพนักงานขับรถที่ทำละเมิดมีหน้าที่ร่วมกันที่จะต้องชดใช้หนี้ อันเกิดความเสียหาย เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารประจำทางผู้ให้บริการซึ่งเป็นผู้บริโภคที่ได้รับ ความเสียหายไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต หรือร่างกายของผู้ใช้บริการ ดังนั้นจึงจะต้องให้ ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมเสมือนความเสียหายมิได้เกิดขึ้น โดยการคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหาย ต้องเสียไปเพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความ เสียหายอย่างใดๆ อันได้เกิดขึ้นนั้นด้วย

### 3.1.5.2 มาตรการลงโทษทางอาญา

ตามประมวลกฎหมายอาญา ในเรื่องความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อ ประชาชน มาตรา 232 (2) กล่าวว่า ผู้ใดกระทำด้วยประการใดๆ ให้รถยนต์ที่ใช้สำหรับการขนส่ง สาธารณะ อยู่ในลักษณะอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่บุคคล ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หก เดือนถึงเจ็ดปี และปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นสี่พันบาท และมาตรา 233 กล่าวว่า ผู้ใดใช้ ยานพาหนะรับจ้างขนส่งคนโดยสาร เมื่อยานพาหนะนั้นมีลักษณะหรือมีการบรรทุกจนน่าจะเป็น อันตรายแก่บุคคลในยานพาหนะนั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งจากมาตรการตามประมวลกฎหมายอาญาดังกล่าวนั้นจะเห็นได้ว่า เป็น มาตรการลงโทษที่รุนแรงแก่ผู้ฝ่าฝืน

ในส่วนความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยส่วนใหญ่ เป็นความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับข้อห้าม (Mala Prohibita) อันเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง โดยโทษส่วนใหญ่ ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายเป็นโทษปรับสถานเดียว แต่เนื่องจากการฝ่าฝืน บทบัญญัติมาตรา 23 เป็น บทบัญญัติหลักที่เกี่ยวกับการประกอบการขนส่งทุกประเภท และเป็นบทบัญญัติที่ใช้ควบคุมในการ ประกอบการขนส่ง ซึ่งในความผิดฐานประกอบการขนส่งโดยไม่ได้รับอนุญาต ซึ่งบัญญัติไว้ชัดเจน ว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน” หากฝ่าฝืนบทบัญญัติ มาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีโทษตามมาตรา 126 คือมีโทษทางอาญา จำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เหตุผลที่ กฎหมายกำหนดมาตรการลงโทษ และอัตราโทษไว้หนักกว่าการฝ่าฝืนบทบัญญัติอื่นเนื่องจากการ ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรานี้มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง เพราะการ ประกอบการขนส่งโดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนทำให้ทางราชการไม่สามารถควบคุม จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถให้มีความสมดุลกับความกับความต้องการทางด้าน การขนส่งของชาติ อันจะส่งผลให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศ และก่อให้เกิดปัญหาทาง สังคมเนื่องจากการประกอบการขนส่งที่แข่งขันกันไร้ขอบเขต

### 3.1.5.3 มาตรการลงโทษทางปกครอง

การขนส่งประจำทางด้วยรถตู้โดยสาร เป็นบริการสาธารณะอย่างหนึ่งที่รัฐมีหน้าที่ต้องจัดทำ โดยมีกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำ ดังนั้น การที่กรมการขนส่งทางบกอนุญาตให้ผู้ประกอบการรถตู้ บริษัท ขนส่ง จำกัด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นผู้ได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการเดินรถในเส้นทางที่กำหนด จึงเป็นการอนุญาตที่อยู่ในลักษณะของสัญญาสัมปทานอันเป็นสัญญาทางปกครองอย่างหนึ่ง

ด้วยเหตุดังกล่าวการดำเนินการของผู้ประกอบการรถตู้โดยสาร บริษัท ขนส่ง จำกัด องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะต้องให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในการให้บริการสาธารณะ กล่าวคือเพื่อสนองความต้องการของส่วนรวมหรือเพื่อประโยชน์สาธารณะเป็นสำคัญ และต้องดำเนินการอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง โดยประชาชนทุกคนต้องมีสิทธิใช้บริการอย่างเท่าเทียมกัน ทั้งยังต้องสามารถสามารถปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ และความต้องการของประชาชนได้ตลอดเวลา ซึ่งหากผู้ประกอบการรถตู้โดยสารดำเนินการไม่ดีและไม่สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนได้กรมการขนส่งทางบกในฐานะที่เป็นฝ่ายปกครองย่อมมีเอกสิทธิ์ในการที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือยกเลิกเพิกถอนสัญญาตามความจำเป็นแต่ฝ่ายเดียวได้ตามหลักกฎหมายมหาชน

ซึ่งตาม มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นปฏิบัติให้ถูกต้อง (ตามมาตรา 24 มาตรา 31 และมาตรา 36) หรือจัดการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด ถ้าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ปฏิบัติหรือไม่แก้ไขให้ถูกต้อง หรือเป็นที่เห็นได้ว่าผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่สามารถจะดำเนินการตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดนั้น หรือการดำเนินการนั้น น่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายหรือเสื่อมประโยชน์ต่อประชาชน ให้นายทะเบียนโดยอนุมัติของคณะกรรมการสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ แต่ถ้าเป็นการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งได้ แต่ถ้าเป็นการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางที่จะพิจารณาอนุมัติ

### 3.2 มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมาตรฐานการประกอบธุรกิจรถโดยสารประจำทางของต่างประเทศในระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law System) และกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law System)

มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารในต่างประเทศนั้น ได้ให้ความสำคัญโดยมีการกำหนดมาตรการในเรื่องดังกล่าวไว้อย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ ซึ่งผู้ศึกษาจะกล่าวถึงมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมมาตรฐานการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารประจำทางในต่างประเทศดังต่อไปนี้

#### 3.2.1 มาตรฐานตามกฎหมายการประกอบธุรกิจรถโดยสารในกลุ่มสหภาพยุโรป<sup>83</sup>

สหภาพยุโรปได้แบ่งแยกการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนออกเป็นการกำกับดูแลกิจการขนส่งสินค้าและกิจการขนส่งคนโดยสารอย่างชัดเจน โดยจัดแบ่งประเภทใบอนุญาตและการกำกับดูแลที่สำคัญออกเป็น ดังนี้ การประกอบกิจการขนส่งโดยสาร (Passenger Transportation) การประกอบกิจการขนส่งสินค้า (Freight Transportation) การประกอบธุรกิจขนส่งส่วนบุคคล (Own-Account Transportation) โดยในแต่ละประเภทอาจมีการแยกประเภทย่อยลงไปอีก เช่น การประกอบกิจการขนส่งคนโดยสารอาจแบ่งเป็นการขนส่งคนโดยสารประจำทาง (Fixed Route or Schedule Passenger Transportation) การขนส่งคนโดยสารไม่ประจำทาง (Non-Schedule Passenger Transportation) หรือการขนส่งคนโดยสารในเมืองแบบพิเศษ (Urban Special Transportation) เป็นต้น ซึ่งประเด็นที่ควรพิจารณาในเบื้องต้นก็คือ แนวทางการจัดแบ่งดังกล่าวข้างต้นเป็นการจัดแบ่ง โดยอิงตามลักษณะ วัตถุประสงค์ และรูปแบบของการควบคุมกำกับดูแลที่มีต่อแต่ละตลาดย่อยเป็นสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากการมีโครงสร้างตลาดย่อยที่มีลักษณะที่แตกต่าง ย่อมสื่อถึงรูปแบบและเนื้อหาของ การควบคุมกำกับดูแลที่แตกต่างกันด้วยเช่น หากเป็นตลาดวิชาชีพ (Professional Market) หรือบริการที่รับจ้างหรือมีสินจ้างก็จะถูกกำกับดูแลอย่างวิชาชีพ และหากเป็นบริการที่มีวัตถุประสงค์ทางสังคมหรือบริการสาธารณะก็จะถูกกำกับดูแลค่อนข้างเข้มงวด

การปฏิรูปการขนส่งทางถนนภายใต้กรอบสหภาพยุโรปในช่วงแรก คือการออก Directive of 23 July 1962 หรืออีกชื่อหนึ่งว่า “The First Council Directive” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกรอบการเข้าสู่ตลาดของประเทศสมาชิก เพื่อให้กระทำโดยไม่ต้องขออนุญาตหรือถูกจำกัดโควตาและต่อมามีการออกข้อระเบียบปฏิบัติ “Directive” อีกหลายฉบับตามมา ซึ่งทำให้เกิดปัญหาในการรวบรวมกฎระเบียบให้อยู่ในรูปแบบที่เหมาะสม จนกระทั่ง 26 มีนาคม คริสต์ศักราช 1992

<sup>83</sup> สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2548). *โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีทางการค้าบริการสาขาขนส่งทางบก* (รายงานฉบับสมบูรณ์). หน้า 4 - 9.

สหภาพยุโรปจึงได้มีการออกกฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่ 881/92 (Council Regulation 881/92)<sup>84</sup> ว่าด้วยการเข้าสู่ตลาดการบริการขนส่งทางถนนภายในสหภาพยุโรปทดแทนของเดิมที่มีอยู่ ซึ่งกฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่ 881/92 (Council Regulation 881/92) นี้ได้กำหนดขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการเปิดเสรีการขนส่งทางถนน โดยที่ผู้ประกอบการธุรกิจที่จดทะเบียนของประเทศสมาชิกสามารถให้บริการข้ามประเทศได้ หากได้รับใบอนุญาตขนส่งระหว่างประเทศ (Community Authorization License) จะสามารถดำเนินการให้บริการได้โดยปราศจากข้อกำหนด

จนกระทั่งต่อมาก็ได้มีการปรับปรุง โดยวางหลักที่ให้อนุญาตผู้ประกอบการขนส่งของประเทศสมาชิกสามารถให้บริการขนส่งสินค้าในอีกประเทศหนึ่งได้ ซึ่งได้แก่ กฎระเบียบของสหภาพยุโรป ที่ 3118/93 (Council Regulation 3118/93) แต่ทั้งนี้จะต้องอยู่ภายใต้ข้อบังคับของประเทศเจ้าบ้าน ในเรื่องต่างๆ เช่นระยะเวลาในการขับขี่และเวลาพักผ่อน

โดยสหภาพยุโรปได้ใช้วิธีการกำหนดบรรทัดฐานในเชิงคุณภาพเมื่อ 1 กรกฎาคม คริสต์ศักราช 1998 โดยกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดบรรทัดฐานทางด้านคุณภาพประกอบด้วย

(1) ข้อกำหนดเกี่ยวกับการมีชื่อเสียงที่ดี (Requirements of Good Repute in Exercise of Business) ซึ่งผู้ประกอบการที่มีการฝ่าฝืนข้อกำหนดในการประกอบธุรกิจอาจจะถูกห้ามมิให้ดำเนินการให้บริการต่อไป ตัวอย่างของข้อกำหนดในเรื่องการมีชื่อเสียงที่ดี ได้แก่ ผู้ประกอบการต้องไม่เคยต้องโทษคดีอาญาร้ายแรงมาก่อน หรือไม่เคยถูกลงโทษในการประกอบวิชาชีพขนส่งทางถนนมาก่อน เช่น การฝ่าฝืนข้อกำหนดเกี่ยวกับการจ่ายเงิน หรือจัดจ้างที่เกี่ยวกับความสามารถทางด้านวิชาชีพ ระยะเวลาในการขับรถและพักผ่อน นำหนักของยานพาหนะข้อกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัย เป็นต้น ทั้งนี้ เงื่อนไขชื่อเสียงที่ดีนี้จะใช้บังคับกับบุคคลที่บริหารจัดการกิจการขนส่งทางถนน และผู้ประกอบการมีความจำเป็นที่จะต้องดำรงไว้ซึ่งเงื่อนไขของการมีชื่อเสียงที่ดี ครอบคลุมเท่าที่ตนเองยังคงให้บริการอยู่

(2) การกำหนดให้มีเงินทุนสำรองขั้นต่ำ (Minimum Financial Standing) ในการประกอบธุรกิจ โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการจะต้องสำรองเงินทุนขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนดไว้ตลอดระยะเวลาที่ยังประกอบธุรกิจอยู่ ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ผู้ประกอบการมีเงินทุนที่จะดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษายานพาหนะให้มีคุณภาพดีและปลอดภัยอยู่เสมอ ซึ่งข้อระเบียบปฏิบัติที่ 98/76 (Directive 98/76) กำหนดทุนจดทะเบียนและทุนสำรองไว้ 9,000 เหรียญยูโร

<sup>84</sup> Council Regulation (EEC) No 881/92 on access to the market in the carriage of goods by road within the Community to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States. อ้างถึงใน สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 4 - 11.

สำหรับรถยนต์หนึ่งคันและอีก 5,000 เหรียญยูโร สำหรับรถยนต์คันต่อไปๆ เงื่อนไขด้านเงินประกันนี้ ผู้ประกอบธุรกิจต้องมีทุนสำรองอยู่ตลอดระยะเวลาประกอบกิจการ

(3) การมีคุณสมบัติเหมาะสมในการประกอบอาชีพ (Professional Competence) ซึ่งกำหนดให้มีการทดสอบทางด้านข้อเขียน (Written Examination) หรืออาจทดสอบแบบปากเปล่า (Oral Examination) อีกชั้นหนึ่ง ทั้งนี้ผู้ขอรับใบอนุญาตอาจใช้หลักฐานว่าตนเองมีประสบการณ์ด้านวิชาชีพนี้มาแล้วอย่างน้อยห้าปีทดแทนการสอบข้อเขียนก็ได้ อนึ่งเงื่อนไขในเรื่องการมีคุณสมบัติที่เหมาะสมในการประกอบวิชาชีพ

การฝึกอบรมวิชาชีพผู้ขับขี่ (Professional Training) อยู่ภายใต้ข้อระเบียบปฏิบัติที่ 76/91/EEC (Directive 76/91/EEC) ว่าด้วยข้อกำหนดขั้นต่ำของการฝึกอบรมผู้ขับขี่รถยนต์เพื่อการขนส่งบางประเภท และข้อระเบียบปฏิบัติที่ 91/439/EEC (Directive 91/439/EEC) ว่าด้วยใบอนุญาตขับขี่<sup>85</sup> ซึ่งกำหนดกรอบกฎระเบียบร่วมสำหรับประเทศสมาชิก อาทิ รูปแบบของใบอนุญาตขับขี่แบบ “Community” ประเภทของใบอนุญาตขับขี่ เงื่อนไขและกระบวนการออกและต่ออายุใบอนุญาต มาตรฐานขั้นต่ำของความเหมาะสมทางร่างกายและจิตใจ ความเท่าเทียมระหว่างประเทศขับขี่<sup>86</sup> และอายุขั้นต่ำของผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น

ภายใต้ระบบกฎหมายของยุโรป มีข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) ถือเป็นเพียงการกำหนดหลักการพื้นฐานระหว่างประเทศ เพื่อให้ประเทศสมาชิกลงไปปฏิบัติ โดยประเทศสมาชิกอาจมีแนวทางปฏิบัติที่แตกต่างกันในรายละเอียดบางประเด็นก็ได้ แต่ต้องไม่ขัดกับหลักการพื้นฐานหรือแนวทางข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) กำหนดไว้ โดยข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) ฉบับใหม่ ที่วางหลักการพื้นฐานร่วมกันเกี่ยวกับการฝึกอบรมผู้ประกอบวิชาชีพขับขี่ตามระบบวิชาชีพ โดยมุ่งเน้นให้มีการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับขี่ยานพาหนะทุกประเภท โดยขอบเขตการฝึกอบรมจะต้องครอบคลุมเรื่องต่างๆ ดังนี้คือ การฝึกอบรมขั้นสูงในเรื่องการขับขี่ที่มีพื้นฐานอยู่บนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย การปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ความรู้ในเรื่องสุขภาพ ความปลอดภัย การให้บริการ

<sup>85</sup> Council Directive 91/ 439/ EE com driving licenses. อ้างถึงใน สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 4-15.

<sup>86</sup> Commission Decision 2000/275/EC, published April 2000 and Commission Decision 2002/256 rectifying Decision 2000/275/EC. สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 4-15.

1) มาตรฐานชั่วโมงการทำงานและเวลาพักของพนักงานขับรถโดยสารในสหภาพยุโรป<sup>87</sup> สำหรับการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน ประเทศในสหภาพยุโรปได้ให้ความสำคัญ โดยเฉพาะในด้านการกำกับดูแลกิจกรรมขนส่งทางถนนเนื่องจากเห็นว่าทำให้บริการด้านขนส่งทางถนนมีลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงและรบกวนผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่น คนเดินถนนหรือแม้กระทั่งผู้อาศัยอยู่ในละแวกใกล้เคียง หรืออาจก่อให้เกิดผลเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อภายนอก (Externality Effect) จึงได้มีการกำหนดนโยบายขึ้นซึ่งได้แก่

(1) นโยบายที่เกี่ยวกับการดูแลความปลอดภัย

(2) นโยบายที่เกี่ยวกับคุณสมบัติทางวิชาชีพ ใบอนุญาตและการฝึกอบรมผู้ขับขี่ ซึ่งสหภาพยุโรปได้มีการออกกฎหมายที่ชื่อว่า กฎระเบียบของสหภาพยุโรป (EEC) ที่ 3820/85 (Council Regulation (EEC) No. 3820/85) ที่กำหนดกรอบระยะเวลาปฏิบัติของแรงงานที่ทำหน้าที่ในการขับรถขนถ่ายบรรทุกและเวลาหยุดพัก ได้แก่<sup>88</sup>

ก. เวลาขับรถ ระยะเวลาขับรถจะต้องไม่เกินเก้าชั่วโมง อาจขยายเวลาเป็นสิบชั่วโมงได้สองครั้งในหนึ่งสัปดาห์ทุกสองสัปดาห์ (Fortnight) เวลาขับรถทั้งหมดต้องไม่เกินเก้าสิบชั่วโมงไม่ว่าจะขับรถขนถ่ายบรรทุกหรือในเวลาพักประจำวัน และในเวลาพักประจำ

ข. เวลาหยุดพักและเวลาพัก (Break and Rest Periods) เมื่อขับรถเป็นเวลาสี่ชั่วโมงครึ่งแล้ว คนขับรถต้องหยุดพักอย่างน้อยสี่สิบห้านาที เว้นแต่ว่าคนขับเริ่มต้นเวลาพัก เวลาหยุดพักอาจแบ่งเป็นช่วงๆ อย่างน้อยช่วงละสิบห้านาที ตลอดเวลาขับรถ ระหว่างเวลาพักคนขับรถอาจไม่ต้องทำงานอื่น และด้วยวัตถุประสงค์ของมาตรานี้ เวลารอคอยและเวลาที่อยู่ในรถแต่ไม่ได้ขับรถไม่ถือว่าเป็นการทำงานอื่น เวลาหยุดพักตามมาตรานี้ไม่ถือเป็นเวลาพักประจำวัน<sup>89</sup>

ทุกยี่สิบสี่ชั่วโมงคนขับจะต้องมีเวลาพักอย่างน้อยสิบเอ็ดชั่วโมงต่อเนื่อง ซึ่งอาจลดเหลือเวลาพักเก้าชั่วโมงต่อเนื่องได้แต่ไม่เกินสามครั้งต่อสัปดาห์ ภายในเงื่อนไขว่าจะได้รับการ

<sup>87</sup> Department for Transport. Retrieved January 8, 2007, from [http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_roads/documents/page/dft\\_road\\_504982hesp](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_roads/documents/page/dft_road_504982hesp). อ้างถึงใน วรพงษ์ นธิพิทย์. (2550). ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดจากการกระทำของผู้อื่น: ศักยภาพผู้นำจ้างและหน่วยงานของรัฐในการขนส่งของ โดยรถยนต์. หน้า 87.

<sup>88</sup> แหล่งเดิม.

<sup>89</sup> C 153 Hours of work and Rest Periods (Road Transport) Convention. Retrieved December 14, 2007, 1979. Article 7, from <http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm>. อ้างถึงใน วรพงษ์ นธิพิทย์. เล่มเดิม. หน้า 81.

ชดเชยเวลาพักที่เหมาะสมก่อนสิ้นสุดสัปดาห์ถัดมา ในวันที่ไม่ได้ลดเวลาพักดังกล่าว คนขับอาจแบ่งเวลาพักออกเป็นสองถึงสามช่วงในระหว่างเวลาที่ยี่สิบสี่ชั่วโมง ช่วงละอย่างน้อยแปดชั่วโมงติดต่อกัน ซึ่งในกรณีเช่นนี้ต้องมีเวลาพักรวมอาจจะเพิ่มขึ้นเป็นสิบสองชั่วโมงเป็นอย่างน้อย การลดเวลาพักนี้ต้องได้รับการชดเชยด้วยเวลาพักที่มีช่วงระยะเวลาเท่าเทียมกัน ก่อนสิ้นสุดสัปดาห์ที่สามที่ตามมานับจากสัปดาห์ที่ลดเวลาพัก

เวลาพักใดที่ถือเป็นการชดเชยการลดเวลาพักประจำ และหรือประจำสัปดาห์เวลาพักนี้จะต้องรวมกับเวลาพักอื่นอย่างน้อยแปดชั่วโมง และต้องอนุญาตให้พักได้ตามความประสงค์ของคนขับ ณ สถานที่จอดรถ หรือสถานที่ตั้งของคนขับ คนขับรถอาจใช้เวลาพักประจำวันอยู่ในรถตามความเหมาะสมได้<sup>90</sup>

## 2) มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในสหภาพยุโรป

ในสหภาพยุโรปมีการฝึกอบรมและประกาศนียบัตรทางวิชาชีพ (Certificate of Professional Competence) ได้มีการออกคำสั่งที่ประชุมสภาว่าด้วยเรื่องระดับการฝึกอบรมคนขับรถขนส่งขั้นต่ำของสหภาพยุโรป ลงวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1976<sup>91</sup> โดยกำหนดให้คนขับรถเพื่อการบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักเกินกว่า 7.5 เมตริกตัน ซึ่งบังคับใช้ตามระเบียบนี้ ถ้าคนขับมีอายุไม่ถึงยี่สิบเอ็ดปี คนขับรถนั้นจะต้องได้รับประกาศนียบัตรทางวิชาชีพ (Certificate of Professional Competence) ซึ่งออกโดยหน่วยงานของรัฐเพื่อเป็นการยืนยันว่าคนขับรถนั้นได้ผ่านการฝึกอบรมการขับรถเพื่อบรรทุกสินค้าทางถนนแล้ว โดยการฝึกอบรมทางวิชาชีพครอบคลุมหัวข้อดังต่อไปนี้ สามารถนับเป็นการฝึกอบรมสำหรับคนขับรถขั้นต่ำ เพื่อให้ได้ประกาศนียบัตรทางวิชาชีพด้านการขับรถ อย่างน้อยวิชาที่อบรมต้องครอบคลุมถึงหัวข้อต่างๆ ดังต่อไปนี้

(1) ความรู้ด้าน โครงสร้างและองค์ประกอบสำคัญของรถ (Construction and Main Component Parts) โครงสร้างและหน้าที่ การเผาไหม้ภายในเครื่องยนต์ ได้แก่ ระบบเผาไหม้ ระบบส่งกำลัง (เช่น คลัชและเกียร์ เป็นต้น) ความรู้ทั่วไปเรื่องน้ำมันหล่อลื่น การป้องกันการแข็งตัวเป็นน้ำแข็ง การปลอดภัยในการเคลื่อนย้ายและการเปลี่ยนยางรถยนต์ ความรู้เรื่องโครงสร้าง การติดตั้ง และการดูแลรักษาอย่างถูกต้องวิธี ความรู้เรื่องประเภท การทำงาน อะไหล่สำคัญ การเชื่อมโยง การใช้ และการดูแลเบรกประจำวัน และความรู้เรื่องอุปกรณ์เชื่อมต่อ ความรู้ที่สามารถระบุได้ถึงอาการที่รบกวน ความรู้เรื่องการซ่อมแซมเล็กๆ น้อยๆ ด้วยเครื่องมือที่ถูกต้อง ความรู้ทั่วไปเรื่องการบำรุงรักษา ปกป้องรถและการซ่อมแซมที่จำเป็น

<sup>90</sup> แหล่งเดิม.

<sup>91</sup> Article 5 (1) (b) Council Directive of 16 December 1976 on the minimum level of training for some road transport directive (76/914/EEC). อ้างถึงใน วรพงษ์ นธิทิพย์. เล่มเดิม. หน้า 88.

(2) ความรู้ทั่วไปเรื่องกระบวนการจัดการและการขนส่ง ได้แก่ ความสามารถในการอ่านแผนที่และความรู้เรื่องเส้นทางและภูมิประเทศ ความรู้เรื่องการใช้รถอย่างประหยัด ขั้นตอนการจัดการเรื่องประกันภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์อื่นๆ เช่น การเกิดเพลิงไหม้ ความรู้เรื่องกฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่บังคับใช้กับรถขนส่งแต่ละประเภทที่เกี่ยวข้องขนส่งสินค้าหรือขนส่งผู้โดยสาร

3.2.2 มาตรฐานตามกฎหมายในการประกอบธุรกิจรถโดยสารในระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law System) ของประเทศออสเตรเลีย<sup>92</sup>

ประเทศออสเตรเลียนั้น การกำกับดูแลและควบคุมการขนส่งทางถนนอยู่ในความรับผิดชอบของมลรัฐและดินแดน (States and Territories) เป็นส่วนใหญ่โดยรัฐบาลกลางมีบทบาทในส่วนการประสานงานและกำหนดนโยบายระดับชาติ ซึ่งแต่ละมลรัฐและดินแดนต่างก็ตรากฎหมายและออกระเบียบต่างๆ เกี่ยวกับการขนส่งทางถนนของตนเอง เช่น กฎการใช้ถนน มาตรฐานขูดยาน และการออกใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น ได้มีการก่อตั้งองค์กรอิสระชื่อ “National Transport Commission (NTC)” ซึ่งนอกจากจะรับผิดชอบทางถนนแล้วยังต้องดูแลการขนส่งทางรถไฟและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal) โดยรายงานต่อคณะรัฐมนตรีด้านการขนส่งของมลรัฐและดินแดนผ่านองค์กร “Australian Transport Council” โดย NTC ได้มีบทบาทในการกำหนดกฎเกณฑ์เพื่อเป็นกรอบให้การกำกับดูแลในมลรัฐต่างๆ มีความสอดคล้องเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ด้วยการนำเสนอแม่แบบกฎหมาย (Template) เพื่อให้แต่ละมลรัฐนำไปดัดแปลงใช้เอง NTC ยังมีบทบาทดูแลความปลอดภัยในการประกอบธุรกิจการขนส่งทางบก ซึ่งรวมถึงการกำกับดูแลเกี่ยวกับมาตรฐานการออกแบบรถโดยสาร ได้แก่ มาตรฐานการออกแบบตัวรถ (Australian Design Rules) มาตรฐานความปลอดภัย อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย เป็นต้น และการกำกับดูแลเกี่ยวกับการดำเนินการ คือกฎหมายเกี่ยวกับชั่วโมงการขับขี่รถโดยสาร (National Bus Driving Hours Laws) มาตรฐานแห่งชาติเกี่ยวกับสุขภาพของพนักงานขับรถโดยสาร (National Medical Standards for Drivers) เป็นต้น องค์กร NTC มีเป้าหมายเพื่อผลักดันให้เกิดมาตรฐานและการปฏิรูปในประเด็นต่อไปนี้ การปฏิรูปด้านความปลอดภัย ประกอบด้วย ระเบียบในการใช้ถนน มาตรฐานขูดยาน การกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถ การควบคุมการขนส่งวัตถุอันตราย และการควบคุมการออกใบอนุญาตขับขี่ การปฏิรูปด้านประสิทธิภาพ ประกอบด้วย ระเบียบเกี่ยวกับน้ำหนัก การจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถขนาดใหญ่ และการจดทะเบียนขูดยาน การปฏิรูปด้านการบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย การนำระบบของห่วงโซ่ความรับผิดชอบ (Chain of Responsibility) มาใช้ การรับรองสภาพของขูดยาน และมาตรการลงโทษบนฐานของ

<sup>92</sup> สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 4-58.

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น การปฏิรูปด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย การกำหนดมาตรฐานไอเสียที่เข้มงวดขึ้น มาตรฐานเกี่ยวกับเชื้อเพลิงสะอาด และการลดมลภาวะจากเสียงและในขณะนี้ก็ได้พยายามดำเนินการปฏิรูปอุตสาหกรรมการขนส่งทางถนนในด้านอื่นๆ เพิ่มเติม เพื่อให้เกิดการปรับปรุงที่สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล การทบทวนปัญหาการอ่อนล้าและความปลอดภัยของพนักงานขับชီး การทบทวนการบังคับให้รถขนาดใหญ่ปฏิบัติตามกฎหมาย เช่นความเข้มงวดในการตรวจจับบรรทุกน้ำหนักเกิน เป็นต้น การใช้แนวทางกำกับดูแลบนมาตรฐานของสมรรถนะของยวดยาน (Performance-Based Standards) ในการกำกับและควบคุมยวดยานขนาดใหญ่

เป็นที่น่าสนใจว่า การปฏิรูป การกำกับดูแลการขนส่งในประเทศออสเตรเลียดำเนินการอย่างครอบคลุมเป็นระบบ และมีทิศทางที่ชัดเจน ซึ่งเป็นการสรุปบทบาทการดำเนินงานขององค์กร NTC (หรือ NRTC) ตามแผนการปฏิรูปการขนส่งแห่งชาติฉบับที่ 1<sup>93</sup>

#### 1) มาตรฐานการออกแบบตัวรถโดยสาร (Australian Design Rules)

มาตรการออกแบบตัวรถ (Australian Design Rules: ADR) มีการกำหนดมาตรฐานการออกแบบรถโดยสารกำหนดมาตรฐานความปลอดภัย อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ซึ่งใน Australian Design Rules ยังได้กำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของตัวโครงสร้างตัวถังรถ ในกรณีรถพลิกคว่ำเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมีชีวิตรอดได้ สอดคล้องกับข้อบังคับของ UN หมายเลข UNECE 66 Uniform provision concerning the approval of large passenger vehicles with regard of the strength of their superstructure ซึ่งได้กำหนดไว้ใน ADR 59/00 ตามข้อกำหนดดังกล่าวในการขออนุญาต (Application for Approval) การขอความเห็นชอบของประเภทยานพาหนะเกี่ยวกับความแข็งแรงจะต้องส่งจากผู้ผลิตหรือ โดยตัวแทนที่ได้รับรองของฝ่ายบริหารจะมีเอกสาร และโดยรายการต่อไปนี้ ข้อมูลระบบหลัก และพารามิเตอร์ของชนิดรถ หรือกลุ่มของประเภทยานพาหนะ วาดรูปแบบโดยทั่วไปของชนิดยานพาหนะและการจัดการภายในที่มีขนาดใหญ่ สำหรับที่นั่งที่มีไว้บริการผู้โดยสารต้องชัดเจน และตำแหน่งในยานพาหนะจะต้องมีมิติอย่างถูกต้อง และส่วนตำแหน่งแน่นอนของแกนกลางรถ ศูนย์ถ่วงพร้อมกับรายงานการวัด เพื่อตรวจสอบตำแหน่งศูนย์กลางของมวลที่มั่นคงของรถ ในพื้นที่ส่วนที่เหล็กรถที่กำหนดโดยการสร้างระนาบขวางแนวตั้งภายในรถที่มีบริเวณ โดย ADR 59/00 ได้กำหนดรายละเอียดของที่นั่งของผู้โดยสาร และได้กำหนดพื้นที่ส่วนที่เหล็กรถ โดยที่ผู้ผลิตอาจกำหนดพื้นที่เหล็กรถมากกว่าจำเป็นสำหรับการจัดที่นั่งที่กำหนดเพื่อจำลองกรณีที่เลวร้ายที่สุด 59/00 (Omnibus Rollover Strength) ความแข็งแรงของ

<sup>93</sup> The First National Transport Regulatory Reform Work Programme, Australian Transport Council (ATC) Approved May 2003. อ้างถึงใน สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 4 - 60.

ตัวรถเมื่อพลิกคว่ำ มาตรฐานที่กำหนดความแข็งแรงของโครงสร้างตัวรถ ในกรณีที่รถพลิกคว่ำ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมีชีวิตรอดได้ ความแข็งแรงเมื่อรถพลิกคว่ำ<sup>94</sup> และสำหรับการป้องกันผู้โดยสารในรถบัสซึ่งได้กำหนดไว้ใน ADR 68/00 (Occupant Protection in Buses) การป้องกันผู้โดยสารในรถบัสโดยได้มีการกำหนดมาตรฐานความแข็งแรงของที่นั่ง (Seat Strength) ความแข็งแรงของการยึดที่นั่งกับพื้นรถ (Seat anchorage Strength) การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง และอุปกรณ์สำหรับยึดเด็ก (Child restraint anchor fittings) อย่างน้อยใน 6 ที่นั่ง และการป้องกันการกระแทกของผู้โดยสารกับด้านหลังของที่นั่ง โดยรถโดยสารจะต้องติดตั้งที่นั่งที่ได้มาตรฐาน<sup>95</sup>

## 2) มาตรฐานการควบคุมชั่วโมงการขับรถโดยสาร

National Transport Commission (NTC) ได้ให้ความสำคัญ โดยมีการกำหนดหน้าที่พิเศษสำหรับบุคคลที่อยู่ในกลุ่มการขนส่งซึ่งเป็นไปตามระเบียบในเรื่องที่เกี่ยวกับชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ (National Driving Hours Regulation) โดยกำหนดหน้าที่พิเศษสำหรับนายจ้างและบุคคลที่เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่งว่า ถ้านายจ้างรู้หรือควรจะรู้ว่าการขับรถนั้นคนขับอาจจะต้องยอมขับในระยะเวลาที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด การใช้แรงงานขับรถยนต์จะต้องปฏิบัติในเรื่องชั่วโมงการทำงาน การทำงานอื่น ข้อกำหนดเรื่องการพักตามระเบียบ โดยคำนึงถึงความหมายในเรื่องของการขนส่งได้แก่ “เวลาขับรถ (Driving Time)” หมายถึง เวลาที่คนขับใช้ไปในการนั่งขับรถของรถโดยสารและรถบรรทุกทุกหนักซึ่งรวมถึงเวลาที่ขับรถคนเดียว หรือสองคน การพัก คือ ระยะเวลาที่ไม่ขับรถหรือทำงานอื่นอย่างน้อยช่วงละสิบห้า นาที ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ มาตรการป้องกันการจัดการความอ่อนล้าของคนขับ การทำงานอื่นและการพัก

<sup>94</sup> Vehicle Standard (Australian Design Rule 59/00) 2006.

<sup>95</sup> Vehicle Standard (Australian Design Rule 68/00) 2006.

ตารางที่ 3.1 ชั่วโมงการทำงานมาตรฐาน คนขับรถโดยสาร คนเดียว

ไม่ว่าช่วงเวลาเท่าใด	คนขับรถจะต้องไม่ขับรถและทำงาน รวมเวลาทั้งหมดมากกว่า	ต้องมีเวลาพักไม่น้อยกว่า
5 ชั่วโมง 30 นาที	5 ชั่วโมง	30 นาที หรือให้พักหนึ่งถึงสองครั้ง ครั้งละ 15 นาที
24 ชั่วโมง (หมายเหตุ 1)	12 ชั่วโมง	12 ชั่วโมง รวมถึงเวลาพักต่อเนื่องหนึ่งครั้ง 8 ชั่วโมง (หมายเหตุที่ 2)
168 ชั่วโมง ต่อสัปดาห์	72 ชั่วโมง	96 ชั่วโมง
672 ชั่วโมง (4 สัปดาห์)	288 ชั่วโมง	384 ชั่วโมง พร้อมเวลาพัก 96 ชั่วโมง ไม่ว่า หนึ่งหรือสองครั้ง หรือมีเวลาพักต่อเนื่องมากกว่ารวม 96 ชั่วโมง (หมายเหตุ 3)

**หมายเหตุ.**

(1) 24 ชั่วโมง หมายถึง 24 ชั่วโมง ใดๆ ซึ่งไม่จำเป็นต้องหมายถึงเที่ยงคืนจนถึงเที่ยงคืน

(2) กรณีที่เครื่องยนต์อยู่ในสภาพดีและมีห้องพักสำหรับให้คนขับนอน อาจไม่ต้องมีระยะเวลาพักต่อเนื่อง

(3) อาจไม่ต้องมีระยะเวลาพักต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง

**3) มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสาร**

ประเทศออสเตรเลียให้ความสำคัญกับการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการกำกับดูแลรถขนส่งผู้โดยสารให้อยู่ในความดูแลของรัฐบาลกลาง โดยมีข้อบังคับ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดมาตรฐานขั้นต่ำทางด้านบริการ โดยมีข้อจำกัดเกี่ยวกับอายุรถ หลักสูตรการอบรมภาคบังคับ เป็นต้น และผู้ประกอบการธุรกิจที่ขนส่งผู้โดยสารต้องมีความพร้อมที่จะดำเนินการได้อย่างปลอดภัย โดยเฉพาะการจัดการเรื่องความอ่อนล้าในการขับรถ ได้มีมาตรการเพื่อกำหนดแนวทางการจัดการความอ่อนล้า (Transitional Fatigue Management Scheme - TFMS)

การจัดการความอ่อนล้าในการขับรถ การทำงานอื่นและเวลาพัก (รัฐนิวเซาท์เวลส์) ถือว่าความอ่อนล้าเป็นสัญญาณของความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดอันตรายไม่เพียงแต่คนขับรถเอง แต่รวมถึงผู้ใช้นถนนคนอื่นๆ ในการรักษาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนคนขับรถโดยสาร จะได้รับอนุญาตให้ทำงาน และทำงานอื่นภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้เท่านั้น และให้มีระยะเวลาพักขั้นต่ำ ซึ่งตามระเบียบการขับรถได้กำหนดระยะเวลาขับรถตามกฎหมาย การจำกัดเวลาการทำงาน ก็เหมือนกับการจำกัดความเร็ว เพราะหมายถึงเวลาทำงานมากที่สุดที่คนขับยังอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ นั่นคือคนขับยังรู้สึกตื่นและระมัดระวัง ถ้ามีเหตุที่ทำให้อ่อนล้า เช่นการนอนไม่เพียงพอในคืนก่อน คนขับก็ต้องไม่พยายามขับตามระยะเวลาสูงตามที่กำหนด คนขับต้องพักในระยะเวลาอย่างน้อย สุดตามที่กฎหมายกำหนดแม้ว่าจะรู้สึกตื่นและรู้สึกไม่อ่อนเพลียก็ตาม ดังนั้นคนขับต้องเตรียมตัว พักเพิ่มเติมระหว่างเวลาใดเวลาหนึ่งในเวลาที่เดินทางถ้ารู้สึกเหนื่อยให้หยุดพักและนอนพัก

ประเทศออสเตรเลีย ได้ให้ความสำคัญกับความอ่อนล้าของคนขับ โดยมีกรยกขึ้น เป็นประเด็นถกเถียงในเรื่องสุขภาพทางอาชีพและความปลอดภัย โดยพระราชบัญญัติเรื่องสุขภาพ ทางอาชีพและความปลอดภัย ปีคริสต์ศักราช 1983<sup>96</sup> ได้กำหนดความรับผิดชอบของนายจ้างในเรื่อง หลักประกันด้านสุขภาพ ความปลอดภัยและสวัสดิการในสถานที่ทำงาน การมีหน้าที่ดูแลจึงเป็นเรื่องของทุกๆ คนในสถานที่ทำงาน ที่จะต้องตระหนักถึงอันตรายที่เกิดขึ้น และการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บในที่ทำงาน ตามพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดโทษขั้นรุนแรงหลายอย่างสำหรับนายจ้างที่ไม่สามารถปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ได้

แนวทางของระบบการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงานของนายจ้างจะต้องสอดคล้องกับระเบียบเรื่องชั่วโมงการขับรถแห่งชาติ (National Bus Driving Hours Regulation) ซึ่งระเบียบนี้บัญญัติขึ้นเพื่อจำกัดเวลาในการขับรถ และเวลาในการพักผ่อน การจำกัดนี้เป็นการจัดสมดุลให้การขับรถบนท้องถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการจัดการความอ่อนล้า การปฏิบัติตามและการบังคับใช้กฎหมายการจำกัดเวลาขับรถไม่ได้เป็นเครื่องรับประกันว่าคนขับรถจะไม่อ่อนล้า ในทุกๆ สถานการณ์ จึงเป็นเรื่องสำคัญที่นายจ้างและคนขับจะต้องปฏิบัติตามหลักการที่กำหนดไว้ และจะต้องฝึกปฏิบัติในการบริหารจัดการความอ่อนล้าในระยะเวลาขับรถที่จำกัดไว้นั้นเพื่อเป็นเครื่องยืนยันได้ว่า ได้ทำหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน

แนวทางนี้พัฒนาให้เป็นทางเลือกเพื่อเป็นเกณฑ์เรื่องชั่วโมงการขับรถที่ได้มาตรฐาน การเข้าสู่ระบบนี้ นายจ้างและพนักงานขับรถต้องเสนอวิธีการที่ดีกว่าในการจัดการกับความอ่อนล้า ของคนขับรถ ซึ่งรวมถึงการตรวจสุขภาพเป็นประจำ การอบรมเรื่องการบริหารความอ่อนล้า และข้อมูลพื้นฐานของนายจ้างที่ชัดเจน

<sup>96</sup> The Occupational Health and Act 1983 (OH&S). อ้างถึงใน วรพงษ์ นธิทิพย์. เล่มเดิม. หน้า 95.

3.2.3 มาตรฐานตามกฎหมายในการประกอบธุรกิจโดยสารของประเทศในระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law System) ของต่างประเทศ

3.2.3.1 มาตรฐานตามกฎหมายการประกอบธุรกิจโดยสารประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี<sup>97</sup>

สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้อนุมัติข้อระเบียบปฏิบัติที่ 96/26 (Directive 96/26) เป็นกฎหมายภายในโดยกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตดังต่อไปนี้

1) ชื่อเสียงที่ดี (Good Reputation)

กฎหมายกำหนดว่าผู้ขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจต้องเป็นผู้ลงทุนหรือบุคคลซึ่งประกอบธุรกิจในการดำเนินการขนส่งทางบก ซึ่งมีประวัติที่ดี ไม่อยู่ในระหว่างดำเนินคดีใดๆ เกี่ยวกับการดำเนินการขนส่งทางบก เช่นต้องคำพิพากษาว่ามีความผิดในคดีอาญา หรือเป็นผู้กระทำละเมิด ในกรณีดังนี้ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก หรือกฎระเบียบซึ่งเกี่ยวกับการขนส่งทางบก หรือตามกฎหมายแรงงาน หรือสวัสดิภาพของสังคมโดยเฉพาะเป็นการกระทำที่อยู่ในระหว่างพักใช้ใบอนุญาตชั่วคราว หรือกฎหมายว่าด้วยผลประโยชน์การใช้ถนนด้านความปลอดภัยด้านอาหารและอุตสาหกรรม เช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยการจราจรทางบกบนถนนหลวง หรือระเบียบว่าด้วยการจดทะเบียนเพื่อการจราจรและระเบียบว่าด้วยการจราจรทางบก หรือมีหนี้สินอันเกิดจากมูลหนี้ในการประกอบธุรกิจ หรือไม่มีการประกันภัยบุคคล (Compulsory Insurance Act) ซึ่งตามกฎหมายเยอรมนีระบุต้องทำประกันภัยสำหรับบุคคล (ตนเอง) ไว้เป็นพื้นฐาน รวมทั้งบุคคลผู้เป็นเจ้าของยานพาหนะหรือยวดยานใดๆ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายหรือเสียหายเนื่องจากการใช้ถนนหลวงหรือเขตสาธารณะ หรือเป็นผู้ละเมิดกฎระเบียบพิเศษที่เกี่ยวกับการขนส่งสัตว์ ซึ่งมีชีวิตหรือระเบียบซึ่งเกี่ยวข้องกับพัทภัยสิ่งแวดลอม โคนเฉพาะอย่างยิ่งพระราชบัญญัติป้องกันและจัดการของเสียหรือพระราชบัญญัติป้องกันอันตรายซึ่งเกิดจากของไหลหรือการขนส่งสินค้าซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย ทั้งนี้หน่วยงานรัฐมีสิทธิเรียกให้ผู้ขอแสดงหนังสือรับรองภาษี และเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องตามดุลพินิจ ซึ่งผู้ขอมีหน้าที่ขอหนังสือรับรองการประกอบธุรกิจที่ดี จากสำนักทะเบียนงานพาณิชย์

2) สถานะความมั่นคงทางการเงิน (Financial Stability)

กฎหมายกำหนดให้ผู้ขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจจะต้องแสดงเอกสารสถานะการเงินในการบริหารการลงทุนประกอบธุรกิจพิจารณาอนุญาต เช่น หลักฐานด้านการหมุนเวียนทางการเงินประจำปี (Annual Financial Statement) ซึ่งรวมไปถึงประมาณการค่าใช้จ่าย (Financial Means) ตัวเงิน หลักฐานกู้ยืม กระแสไหลเวียนเงินสด โดยได้กำหนดไว้ว่าสำหรับพาหนะคันแรก

<sup>97</sup> สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, เล่มเดิม, หน้า 4-16.

ต้องชำระ 9,000 เหยียญูโร และอีกคันละ 5,000 เหยียญูโร สำหรับแต่ละคันที่ขอเพิ่มต่อมา และในมาตราสองอนุหนึ่งวรรคสอง ข้อหนึ่ง ของพระราชบัญญัตินี้ยังกำหนดไว้ว่า ในการพิจารณาสถานะการเงินนั้นต้องแสดงถึงเงินประกันการชำระหนี้ ภาษีค้ำชำระ ค่าคุ้มครองสวัสดิการสังคมที่เกิดจากการประกอบธุรกิจนั้นด้วย ในทางปฏิบัติผู้ขอใบอนุญาตต้องนำเสนอเอกสารสถานะการเงินโดยยื่นไปพร้อมกับรายงานต่อสำนักงานภาษีของหน่วยงานภูมิภาคซึ่งมีอำนาจในการพิจารณา และต่อหน่วยงานประกันการรับขน และกองทุนประกันอุบัติเหตุ

นอกจากนี้ยังต้องเสนอหลักฐานด้านทุนจดทะเบียนดำเนินการ ซึ่งเกี่ยวพันในมูลหนี้กู้ยืม เงินประกัน และทรัพย์สินอื่นๆ โดยเอกสารต่างๆ เหล่านี้ต้องได้รับการรับรองจากผู้สอบบัญชีที่ปรึกษาด้านภาษีหรือโดยธนาคารด้วย ซึ่งรายละเอียดเหล่านี้ สามารถทำการตรวจสอบย้อนหลังโดยผู้สอบบัญชีได้ตลอดเวลา

### 3) ความเหมาะสมในการประกอบอาชีพขนส่ง (Professional Competency)

เพื่อเป็นการพิสูจน์ว่าผู้ขอใบอนุญาตมีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจดำเนินการขนส่งจริง ผู้ขอต้องผ่านการทดสอบด้านเทคนิคจากสภาอุตสาหกรรมและการค้า (The Competent Chamber of Industry Commerce: IHK) ตามที่กำหนดไว้ในข้อระเบียบปฏิบัติที่ 96/26/EC (Directive 96/26/EC) เสียก่อน จากนั้นก็ต้องผ่านการทดสอบข้อเขียน หรือสอบสัมภาษณ์ แต่อย่างไรก็ตาม ข้อระเบียบปฏิบัติ (Directive) มาตราสองอนุมาตรา 4 (6) ฉบับที่ 96/26/ EC<sup>98</sup> ก็ยังได้กำหนดข้อยกเว้นไว้ให้รัฐภาคีสมาชิกมีสิทธิกำหนดให้มีการยกเว้นการทดสอบความรู้ด้านเทคนิคโดยข้อเขียนหรือสัมภาษณ์ได้ ในกรณีที่ผู้ขอเป็นผู้มีประสบการณ์ในการจัดการธุรกิจขนส่งมาแล้วไม่น้อยกว่าห้าปี โดยกำหนดไว้เป็นกฎหมายภายใน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นการตัดสิทธิที่สภาอุตสาหกรรมและการค้า (IHK) จะเรียกผู้ขอเข้ามาทำการทดสอบก็ได้แล้วแต่จะเห็นสมควร

ในการพิจารณารับรองและออกใบอนุญาต โดยองค์กรผู้ที่มีอำนาจนั้น จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ในเรื่องของการใช้สิทธิ การอนุมัติใบอนุญาตท้องถิ่น และใบอนุญาต ECMY ก็จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายระบุ และหากคำขอใดไม่ได้รับการอนุมัติ ผู้ยื่นคำขอมีสติที่จะทำการอุทธรณ์ผลการพิจารณาของผู้มีอำนาจพิจารณาอนุมัติได้ และหากไม่พอใจในผลของการพิจารณาอุทธรณ์ก็ยังสามารถนำเรื่องดังกล่าวขึ้นฟ้องร้องต่อศาลปกครอง (Administrative Court) ได้ด้วย

<sup>98</sup> Council Directive 96/26/EC on admission to the occupation of road transport operator, amended by Directive 98/76/EC. อ้างถึงใน สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เล่มเดิม. หน้า 4-18.

### 3.2.3.2 มาตรฐานตามกฎหมายในการประกอบธุรกิจให้บริการรถโดยสารของประเทศญี่ปุ่น<sup>99</sup>

ประเทศญี่ปุ่นได้มีการตรากฎหมายเพื่อปฏิรูปโครงสร้างกำกับดูแลธุรกิจการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก ได้แก่กฎหมายว่าด้วยธุรกิจการขนส่งโดยรถบรรทุก (The Motor-Truck Transport Business Law) และกฎหมายว่าด้วยธุรกิจ Forwarding ซึ่งสินค้า (The Freight Forwarding Business Law) อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากปัญหาของการขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพทำให้ต้นทุนในการขนส่งมีปริมาณสูงซึ่งเงินไม่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ ทำให้ภาครัฐและเอกชนหันมาให้ความสำคัญกับการจัดการด้านขนส่งสินค้าในรูปแบบของการกระจายสินค้า (Distribution) โดยการใช้ระบบบริหารจัดการผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้งหมด (Supply Chain Management: SCM) มาเป็นวิธีในการจัดการ โดยเริ่มวิธีการปฏิรูปด้วยการผ่อนคลายกฎระเบียบ (Deregulation) ในระบบการเข้ามาประกอบกิจการขนส่ง แต่จะไปเข้มงวดเกี่ยวกับการกำกับดูแลทางสังคมขึ้นแทน (Social Regulation)

มีการจัดตั้งสถาบันเพื่อกำกับดูแลเรื่องผิดกฎหมาย และความปลอดภัย ที่บังคับให้บริษัทรับขนส่งสินค้า โดยรถบรรทุกต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบความปลอดภัย (Unko Kanrisha) ตามจำนวนรถบรรทุกที่บริษัทมีอยู่ ซึ่งผู้ตรวจสอบความปลอดภัยนั้นจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด (ต้องสอบผ่านข้อสอบกลางของรัฐบาล) นอกจากนั้นแล้วยังมีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถบรรทุกต้องปฏิบัติตาม ซึ่งได้แก่กฎหมายยานยนต์บรรทุกสินค้าบนถนน (The Transport Vehicles on Road Act) ซึ่งบังคับให้รถรับจ้าง ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานของรัฐ เพื่อให้หน่วยงานของรัฐสามารถตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัย เป็นต้น

สำหรับสถาบันกำหนดนโยบายและการกำกับดูแลธุรกิจที่เกี่ยวข้องที่สำคัญมีสามสถาบันได้แก่ กระทรวงที่ดิน สาธารณูปโภค และการขนส่ง (Ministry of Land, Infrastructure and Transport: MLIT) ซึ่งเดิมได้แก่กระทรวงขนส่ง (Ministry of Transport) คณะกรรมการที่ปรึกษาของกระทรวง (Deliberate Council หรือ Shingikai) โดยคณะกรรมการที่ปรึกษาของกระทรวงดังกล่าวจะประกอบด้วยนักวิชาการผู้ทรงคุณวุฒิ ตัวแทนกรรมการที่ปรึกษาของกลุ่มผู้บริโภครวม โดยมิใช่เจ้าหน้าที่ของกระทรวง MLIT เป็นกรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการที่ปรึกษาบางคณะ สหพันธ์สมาคมผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งแห่งประเทศญี่ปุ่น (The Japan Federation Truck Associations) ซึ่งเป็นนิติบุคคลประเภทมูลนิธิ มีผู้ประกอบการของทุกจังหวัดเป็นสมาชิกทำหน้าที่รักษาผลประโยชน์ของสมาชิกที่เกี่ยวกับนโยบายและกฎหมายของรัฐ เช่น การคุ้มครองผู้ประกอบการธุรกิจมาตการตอบสนองต่อกฎหมายสิ่งแวดล้อม กฎหมายจราจร เป็นต้น

<sup>99</sup> สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เล่มเดิม. หน้า 85-89.

1) มาตรการป้องกันกรณีรถยนต์เกิดอุบัติเหตุของประเทศญี่ปุ่น<sup>100</sup>

มาตรการป้องกันรถยนต์เกิดอุบัติเหตุ การปฏิรูประบบการดูแลการประกอบธุรกิจขนส่งในประเทศญี่ปุ่น ได้เพิ่มความเข้มงวดเกี่ยวกับกฎระเบียบด้านความปลอดภัย (Social Regulation) ซึ่งรูปแบบวิธีการเพิ่มความเข้มงวดด้านความปลอดภัยทางกฎหมาย มีดังนี้

(1) ความปลอดภัยของตัวรถบรรทุกที่ใช้ประกอบกิจการต้องเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยยานยนต์ขนส่งบนถนน (The Transport Vehicles on Road: Doro Unso Sharyo Ho) ซึ่งเป็นกฎหมายที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่กระทรวง MLIT กำกับดูแลเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของรถบรรทุกที่ใช้ประกอบธุรกิจขนส่ง โดยมีบทบัญญัติกำหนดให้รถบรรทุกที่ใช้ประกอบกิจการต้องขึ้นทะเบียนตามระบบขึ้นทะเบียน (Registration System) และกำหนดให้ต้องตรวจสอบภายในระยะเวลาที่กำหนด

(2) สภาพความพร้อมของคนขับรถบรรทุก โดยกฎหมายว่าด้วยธุรกิจขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก กำหนดให้มีระบบผู้ตรวจสอบความปลอดภัย (Safety Inspector: Unko Kanrisha) ซึ่งต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด และบริษัทผู้ประกอบธุรกิจต้องจัดให้มีจำนวนผู้ตรวจสอบความปลอดภัยตามสัดส่วนรถบรรทุกที่บริษัท (รายละเอียดกำหนดโดยกระทรวง MLIT) โดยหน้าที่ของผู้ตรวจสอบความปลอดภัยคือ การตรวจสอบสภาพบริหารจัดการธุรกิจของบริษัทว่า ทำให้คนขับต้องทำงานขับรถวันละกี่ชั่วโมง มีการพักผ่อนเพียงพอหรือไม่ บันทึกการทำงานขับรถ ฯลฯ

(3) กฎหมายการจราจรทางบก (The Road Traffic Act) ซึ่งเป็นกฎหมายที่ลงโทษคนขับรถบรรทุกสินค้าที่ขับรถภายใต้อิทธิพลสุรา หรือคนขับรถบรรทุกสินค้าที่ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน และชีวิตร่างกายของบุคคลอื่น โดยเจตนาซึ่งเจ้าหน้าที่จะนำมาประมวลกฎหมายอาญามาบังคับใช้ ประกอบด้วย ทำให้โทษอาญาที่ลงแก่คนขับรถบรรทุกเป็นโทษที่เข้มงวด

(4) การติดตั้งเครื่องจำกัดความเร็ว (Speed Limiter) ซึ่งเป็นเครื่องจำกัดความเร็วของรถบรรทุก โดยกระทรวง MLIT อาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจขนส่งสินค้า โดยการออกกฎกระทรวงกำหนดให้รถบรรทุกใหม่ที่น่าออกใช้ประกอบธุรกิจ ต้องติดเครื่องจำกัดความเร็วในเดือนกันยายน ปี คริสต์ศักราช 2003 โดยในปัจจุบัน (ปีคริสต์ศักราช 2005) รถบรรทุกที่ใช้ประกอบธุรกิจมีอยู่ประมาณสี่แสนคัน ทั่วประเทศมีรถบรรทุกที่ติดตั้งเครื่องจำกัดความเร็วประมาณหนึ่งแสนสองหมื่นคัน ผู้ประกอบธุรกิจที่ฝ่าฝืน อาจถูกสั่งพักการประกอบกิจการ หรืออาจถูกถอนใบอนุญาตได้

<sup>100</sup> แหล่งเดิม. หน้า 102-111.

(5) การกำหนดให้ผู้ว่าจ้างต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้รับจ้างขนส่งในกรณีที่มีการบรรทุกสินค้าเกินพิกัด มาตรา 58 ของกฎหมายว่าด้วยธุรกิจการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก ได้กำหนดให้ผู้ว่าจ้างขนส่งสินค้าต้องรับผิดชอบทางอาญาร่วมกับผู้รับจ้างขนส่ง ในกรณีที่มีการบรรทุกสินค้าเกินกำหนด กฎหมายดังกล่าวและกฎหมายการจราจรทางถนน (The Road Traffic Act) มีบทบัญญัติให้อำนาจรัฐมนตรีกระทรวง MLIT ที่จะลงโทษทางอาญาแก่ผู้ว่าจ้างขนส่งได้ หากเป็นการกระทำความผิดซ้ำเป็นต้น

ประเทศญี่ปุ่น ได้มีการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริการภายในประเทศ ดังนี้ เครื่องบันทึกข้อมูลแบบดิจิทัล คือเครื่องมือบันทึกข้อมูลระบบดิจิทัลที่บันทึกข้อมูลทั้งหมดที่เคยเป็นกล่องดำเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับรถบรรทุก (เช่น ขับรถเร็วเกินไป ขับรถโดยประมาท อุ้งาน) ข้อมูลที่บันทึกลงแผ่นวงจรรวม (IC) จะทำให้บริษัทผู้ประกอบธุรกิจสามารถนำไปใช้เพื่อทำให้การบริหารจัดการเกี่ยวกับความปลอดภัยของการขับรถดีขึ้น (เพราะมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความเร็วที่คนขับใช้ ระยะทาง ระยะเวลาที่มีการขับรถ ระยะห่างจากรถคันหน้า อุณหภูมิในรถ จะถูกต้องและละเอียดมาก) และการบริหารจัดการเกี่ยวกับประสิทธิภาพดีขึ้น ทำให้บริษัทรู้ข้อมูลที่เคยเป็นกล่องดำเกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับอย่างถูกต้อง และละเอียดมากโดยใช้ต้นทุนต่ำ

การนำระบบค้นหาตำแหน่งบนโลก (Global Position System: GPS) มาใช้เพื่อให้ทราบตำแหน่งของรถบรรทุกแบบทันเวลา (Real Time) ในปัจจุบันผู้ประกอบธุรกิจญี่ปุ่นได้นำระบบ GPS มาใช้โดยการติด GPS แอนเทนนาไว้บนหัวรถบรรทุกของบริษัทเพื่อระบุว่ารถของบริษัทอยู่ ณ ตำแหน่งใดบ้าง มีการติดตั้งระบบเซนเซอร์ความเร็วสูง ทำให้มีการบันทึกความเร็วของรถไว้อย่างละเอียด มีการติดตั้งระบบเซนเซอร์อุณหภูมิ ทำให้ทราบว่าอุณหภูมิในตัว Trailer ที่ใช้เก็บสินค้าประเภทเน่าเสียได้ เช่นอาหารสด และผลไม้ที่มีอุณหภูมิเท่าใด ซึ่งทั้งเสาอากาศ GPS เซนเซอร์ความเร็วสูงและเซนเซอร์อุณหภูมิจะเชื่อมต่อเข้ากับเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ติดตั้งในส่วนหัวของรถบรรทุก และบันทึกข้อมูลทั้งสามลงในแผ่นวงจรรวม (IC) ประกอบกับระบบการติดต่อโดยผ่านมือถือ ซึ่งเชื่อมโยงกับระบบอินเทอร์เน็ต ทำให้บริษัทผู้ประกอบการขนส่งสามารถบริหารจัดการ “การเคลื่อนย้ายของรถบรรทุกของบริษัท” ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น